



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 69]

नई दिल्ली, बुधवार, फरवरी 17, 2016/माघ 28, 1937

No. 69]

NEW DELHI, WEDNESDAY, FEBRUARY 17, 2016/MAGHA 28, 1937

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 9 फरवरी, 2016

सं. : टीएमपी/55/2013-केपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण इफ्फको किसान बाजार और लाजिस्टिक्स लिमिटेड (आईकेबीएलएल) से कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) पर उनके द्वारा प्रचालित बार्ज जेटी के लिए प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्राप्त प्रस्ताव का संलग्न आदेश के अनुसार निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला संख्या : टीएमपी/55/2013-केपीटी

इफ्फको किसान बाजार और लाजिस्टिक्स लिमिटेड (आईकेबीएलएल)

.....

आवेदक

कोरम:

- (i) श्री. टी.एस. बाल सुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii) श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(जनवरी, 2016 के 15वें दिन पारित)

यह मामला इफ्फको किसान बाजार और लाजिस्टिक्स लिमिटेड (आईकेबीएलएल) से उनके द्वारा कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) स्थित बार्ज जेटी के प्रचालन के लिए प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1 आईकेबीएलएल ने प्रारंभ में अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 के अंतर्गत केपीटी में बार्ज जेटी की स्थापना के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए अपने 08 नवम्बर, 2013 के पत्र द्वारा प्रस्ताव दायर किया था।

2.2 कथित पत्र के द्वारा आईकेबीएलएल ने, अन्य के साथ निम्नलिखित अनुरोध किया:

- (i) केपीटी और आईकेबीएलएल ने 17 फरवरी, 2011 को एक रियायत करार पर हस्ताक्षर किया जिसके अंतर्गत अपने आरक्षित उर्वरकों और उर्वरक कच्ची सामग्री के 30 वर्ष तक उतरायी के लिए एक बार्ज जेटी के निर्माण, प्रचालन और अनुरक्षण करना है।
- (ii) सीए के अनुसार, बार्ज जेटी पर उपलब्ध खाली समय होने पर केपीटी के पास आईकेबीएलएल आरक्षित बार्ज जेटी को तृतीय पक्ष कार्गो को अपवर्तन करने का अधिकार है।
- (iii) सीए के अनुसार आईकेबीएलएल परियोजना सुविधाओं और सेवाओं का प्रयोग करने वाले पोत स्वामियों और एजेंटों से और जेटी पर प्रहस्तित तृतीय पक्ष कार्गो के स्वामियों/एजेंटों से प्रशुल्क उगाहने और वसूल करने का पात्र होगा जिसमें से पोत संबंधी और कार्गो संबंधी प्रभारों का एक हिस्सा, प्रहस्तित कार्गो की किस्म के आधार पर, अवरोक्त को दिया जायेगा।
- (iv) सीए में और आगे नोट दिया गया है कि कार्गो संबंधी प्रभारों की उगाही टीएएमपी द्वारा अधिसूचित अपफ्रंट प्रशुल्क के अनुसार होनी चाहिए।

2.3 चूंकि विषयक प्रस्ताव के साथ आईकेबीएलएल और केपीटी के बीच रियायत करार संलग्न नहीं पाया गया, केपीटी और आईकेबीएलएल के बीच हुई व्यवस्था स्पष्ट नहीं है। इसलिए, हमने अपने 20 नवम्बर, 2013 के पत्र के द्वारा आईकेबीएलएल को सीए की एक प्रति भेजने का अनुरोध किया। आईकेबीएलएल ने अपने 21 नवम्बर के पत्र के द्वारा सीए की प्रति प्रस्तुत की।

3.1 प्रस्ताव और सीए का अवलोकन करने पर केपीटी को, पत्तन स्वामी होने के नाते, हमारे 20 जनवरी, 2014 के पत्र के द्वारा कुछेक मुद्दों को स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था। 03 फरवरी, 2014 के अनुस्मारक के पश्चात, केपीटी ने अपने 19 फरवरी के पत्र के द्वारा अपना उत्तर भेजा। मांगे गए स्पष्टीकरण और केपीटी द्वारा दिए गए उत्तर को नीचे सारणीबद्ध किया गया है:

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगा गया स्पष्टीकरण	केपीटी द्वारा दिया गया उत्तर
(i)	महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के साथ पठित धारा 42(4) में अपेक्षा की गई है कि धारा 42(3) के अंतर्गत प्राधिकृत व्यक्तियों द्वारा प्रदान की गई सेवाओं के संबंध में दरें इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित की जाएंगी। धारा 42(3) में विशिष्ट रूप से अपेक्षा की गई है कि पत्तन में जूर किए गए प्राधिकार के लिए सरकार का पूर्वानुमोदन अपेक्षित है। आईकेबीएलएल के प्रस्ताव और आईकेबीएलएल द्वारा भेजे गए रियायत करार की प्रति से यह स्पष्ट नहीं होता कि क्या बार्ज जेटी की सुविधा स्थापित करने के लिए केपीटी ने आईकेबीएलएल को प्राधिकार की मंजूरी दी है और दिया गया प्राधिकार भारत सरकार के पूर्वानुमोदन से है। इसलिए केपीटी यह स्पष्ट करे कि क्या 17 फरवरी, 2011 को आईकेबीएलएल के साथ किए गए रियायत करार के रूप में दिया गया प्राधिकार महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42(3) के अंतर्गत है और यह भारत सरकार के पोत परिवहन मंत्रालय के अनुमोदन से है।	पोत परिवहन मंत्रालय, भारत सरकार ने अपने 20 अक्टूबर, 2010 के पत्र सं. पीडी-11015/5/2007-केपीटी के द्वारा परियोजना का अनुमोदन संसूचित किया था। सरकार के अनुमोदन के पश्चात, केपीटी ने विषयक परियोजना के लिए मैसर्स इप्फको किसान बाजार एंड लाजिस्टिक्स लिमिटेड के साथ रियायत करार किया। (इप्फको को आरक्षित आधार पर पुराने कांडला में बार्ज जेटी की स्थापना के लिए एमओएस के अनुमोदन की संसूचना देने वाले एमओएस के 20 अक्टूबर, 2010 के पत्र की प्रति)।
(ii)	जहाजरानी, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआटीएच) ने अपने 12 फरवरी, 2008 के पत्र	यह स्पष्ट किया जाता है कि विषयक परियोजना सामूहिक प्रयोक्ता पीपीपी परियोजना नहीं है। यह

	<p>सं. पीआर-14019/25/2007-पीजी के द्वारा महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन महापत्तन न्यास पर पीपीपी परियोजनाओं के लिए अप्रफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के दिशानिर्देश जारी करते हुए नीति निदेश जारी किए। महापत्तनों पर पीपीपी परियोजनाओं के लिए अप्रफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के ये दिशानिर्देश 26 फरवरी, 2008 के राजपत्र संख्या 27 में अधिसूचित हुए थे। कथित दिशानिर्देश के खंड 1.3.1 के अनुसार, दिशानिर्देश उन सभी पीपीपी परियोजनाओं पर लागू होंगे जिनके लिए प्रशुल्क सीमाएं अप्रफ्रंट निर्धारण द्वारा बोलियां आमंत्रित की जाएंगी। रियायत करार से यह देखा गया है कि केपीटी ने प्रस्तावित परियोजना के लिए अक्टूबर, 2009 में इच्छुक बोली कर्ताओं से बोलियां आमंत्रित कीं। केपीटी विशिष्ट रूप से यह स्पष्ट करे कि 2008 के दिशानिर्देशों के अंतर्गत प्रस्तावित परियोजना के लिए दिशानिर्देशों के खंड 1.3.1 के अनुसार बोलियां में गवाने से पूर्व अप्रफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए इस प्राधिकरण को संपर्क क्यों नहीं किया।</p>	<p>परियोजना आईकेबीएलएल को तब प्रचलित आरक्षित नीति दिशानिर्देशों के आधार पर दिया गया था। आरक्षित परियोजनाएं संदर्भित दिशानिर्देशों के अनुसार अप्रफ्रंट प्रशुल्क के साथ नहीं दी जाती।</p> <p>पोत परिवहन में त्रालय, भारत सरकार द्वारा अनुमोदित रियायत करार (सीए) का अनुच्छेद 8.1 के अंतर्गत अन्य कार्गो के प्रहस्तन का उपबंध भी है। अन्य कार्गो की परिभाषा नीचे दी जा रही है:</p> <p>“अन्य कार्गो का अर्थ, बंद कंटेनर कार्गो को छोड़कर अन्य प्रयोक्ताओं के शुष्क कार्गो से है।”</p> <p>हस्ताक्षरित सीए में यह व्यवस्था की गई है यदि जेटी खाली पड़ी है तो जेटी की क्षमता उपयोग को इष्टतम करने के लिए, अन्य प्रयोक्ताओं के लिए अन्य कार्गो का प्रहस्तन किया जा सकता है जैसाकि रियायत देने वाले द्वारा अनुदेश दिया गया है। यह आरक्षित सुविधा की जांच सूची के पैरा 7 के अनुरूप है। इस प्रकार, यह कार्गो के कामन प्रयोक्ता आधार पर कार्गो के प्रहस्तन के लिए होने के कारण अनुच्छेद 8.1 में यह उपाबंध जोड़ा गया है, जो इस प्रकार है:</p> <p><i>“इसके अतिरिक्त, ग्राही मशीनीकृत सुविधा द्वारा टीएमपी द्वारा निर्धारित दरों पर अन्य कार्गो प्रहस्तन के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभार एकत्र कर सकता है जैसाकि परिशिष्ट 12 में निर्दिष्ट किया गया है और समय-समय पर प्रभार्य है और रायल्टी के रूप में उसका 25 प्रतिशत कन्सेशनिंग प्राधिकरण को देगा।”</i></p> <p>इस प्रकार, एमओएस द्वारा अनुमोदित हस्ताक्षरित सीए में उक्त निर्दिष्ट उपाबंध को देखते हुए अन्य कार्गो की दरें टीएमपी द्वारा अनुमोदित की जानी है।</p>
(iii)	<p>रियायत करार का पैरा 2 यह बताता है कि परियोजना के लिए बोलियां सरकार की आरक्षित प्रयोग नीति के अंतर्गत अल्पसूचीकृत पक्षों में से गवाई गई थी। सरकार की आरक्षित प्रयोग नीति हमें प्राप्त नहीं हुई है। इसलिए, केपीटी सरकार द्वारा केपीटी व अन्य महापत्तनों को संसूचित की गई आरक्षित प्रयोग नीति की प्रति भेजने का कष्ट करें।</p>	<p>पोत परिवहन मंत्रालय की वेबसाइट से डाउनलोड किए गए आरक्षित नीति दिशानिर्देशों की प्रति भेजी जा रही है।</p>

3.2. चूंकि केपीटी द्वारा दिया गया उत्तर हमारे द्वारा मांगे गए स्पष्टीकरण प्रासंगिक नहीं पाया गया, केपीटी को हमारे 10 मार्च, 2014 के पत्र के द्वारा और स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया। केपीटी ने अपने 15 अप्रैल, 2014 के पत्र के द्वारा उत्तर भेजा। हमारे द्वारा मांगा गया अतिरिक्त स्पष्टीकरण और उस पर केपीटी के उत्तर को नीचे सारणीबद्ध किया जाता है:

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगा गया स्पष्टीकरण	केपीटी द्वारा दिया गया उत्तर
(i)	केपीटी द्वारा दिए गए उत्तर में हमारे द्वारा मांगे गए स्पष्टीकरण का समाधान नहीं होता। केपीटी फिर से साफ-साफ स्पष्ट करे कि क्या केपीटी द्वारा रियायत करार के रूप में आईकेबीएलएल को दिया गया प्राधिकार महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42(3) के अंतर्गत है और एमओएस के अनुमोदन से किया गया है।	केपीटी द्वारा “कांडला पत्तन में आरक्षित प्रयोग आधार पर बार्ज जेटी की स्थापना” के लिए मैसर्स इफको किसान बाजार एंड लाजिस्टिक्स लिमिटेड को रियायत करार के रूप में दिया गया प्राधिकार महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42(3) के अंतर्गत है और यह भारत सरकार, पोत परिवहन मंत्रालय के अनुमोदन से दिया गया है।
(ii)	20 जनवरी, 2014 के कथित पत्र के पैरा 3.1. (iii) में मांगी गई सूचना के प्रत्युत्तर में, केपीटी ने एमओएस की वेबसाइट से डाउनलोड की गई भारत सरकार की आरक्षित प्रयोग नीति की प्रति भेजी है। उस दस्तावेज का अवलोकन करने पर यह पाया गया है कि दिशानिर्देश महापत्तनों में निजी क्षेत्र की भागीदारी से संबंधित है और महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के रूप में प्रशुल्क विनियामक ढांचे की स्थापना से भी पहले के हैं। इसलिए केपीटी से अनुरोध है कि वह केपीटी और आईकेबीएलएल के बीच हुए रियायत करार के पैरा 2 में उल्लिखित भारत सरकार द्वारा जारी संगत आरक्षित प्रयोग नीति भेजे।	महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को केपीटी के 19 फरवरी, 2014 के पत्र के अनुलग्नक ‘ग’ के रूप में आरक्षित नीति दिशानिर्देश ही संगत आरक्षित नीति दिशानिर्देश है जिन्हे केन्द्र सरकार द्वारा 26 अक्टूबर, 1996 को जारी किया गया था यानी महापत्तनों में निजी क्षेत्र की भागीदारी के लिए महापत्तनों द्वारा अनुपालन संबंधी दिशानिर्देश जिसके अंतर्गत “पत्तन आधारित उद्योगों के लिए आरक्षित सुविधाएं” शीर्ष के साथ केपीटी और मैसर्स आईकेबीएलएल के बीच हुए रियायत करार के पैरा 2 में उल्लिखित आरक्षित प्रयोग नीति आती है।

4.1. जैसा कि पहले बताया गया है, आईकेबीएलएल द्वारा नवम्बर, 2013 में दायर प्रस्ताव प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 पर आधारित था। इस संदर्भ में, आईकेबीएलएल के अनुरोध पर, 28 फरवरी, 2014 को आईकेबीएलएल और केपीटी के अधिकारियों के साथ इस प्राधिकरण के परिसर में बैठक हुई। बैठक के परिणाम के आधार पर, आईकेबीएलएल को हमारे 10 मार्च, 2014 के पत्र के द्वारा आईकेबीएलएल को रियायत करार के कार्यक्षेत्र के भीतर प्रस्ताव को पुनः तैयार करने और संशोधित प्रस्ताव 30 अप्रैल, 2014 तक प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया। इस स्थिति को ध्यान में रखते हुए, आईकेबीएलएल के 08 नवम्बर, 2013 के प्रस्ताव को वापस लौटा दिया समझा गया।

4.2. इसी बीच, आईकेबीएलएल ने अपने 3 मार्च, 2014 के पत्र के द्वारा 8 नवम्बर, 2013 के अपने पूर्व के प्रस्ताव को वापस लेने का प्रस्ताव किया और उल्लेख किया कि वह टीएएमपी-2005 के दिशानिर्देशों का अनुपालन करते हुए संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा। आईकेबीएलएल ने अन्य के साथ-साथ यह भी बताया है कि केपीटी को देय राजस्व के हिस्से पर प्रशुल्क परिकलन के समय विचार किया जाएगा।

4.3. इस संबंध में हमने अपने 10 अप्रैल, 2014 के पत्र द्वारा आईकेबीएलएल को स्पष्ट किया कि आईकेबीएलएल 3 मार्च, 2014 के पत्र में किए गए अनुरोध के होते हुए भी आईकेबीएलएल द्वारा दायर किए जाने वाले प्रस्ताव का मार्च 2005 के दिशानिर्देशों के अनुसार, संसाधन किया जाएगा। तदनुसार, आईकेबीएलएल को 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार अपना संशोधित प्रस्ताव, जैसाकि उन्होंने अपने 03 मार्च, 2014 के पत्र में स्वीकार किया है, आईकेबीएलएल द्वारा सहमत समय-सीमा के भीतर प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया।

5. इसी बीच, आईकेबीएलएल ने अपने 13 मार्च, 2014 के पत्र के दौरान पोत में मशीनीकृत प्रहस्तन के लिए बीच खुले समुद्र में गैंग श्रमिक प्रभारों को छूट देने पर विचार करने का निम्नलिखित अनुरोध किया गया:

- (i) प्रचलित नियमों के अनुसार, तट गैंग बुकिंग ब्रेक बल्क कार्गो पोतों के लिए ही लागू है और बल्क कार्गो पोत पर कोई गैंग बुकिंग अपेक्षित नहीं है। उर्वरक और अन्य खुले ठोस कार्गो हमेशा बल्क में ही आयात किए जाते हैं, जहां उतरायी पोत क्रेन या फ्लोटिंग क्रेन का प्रयोग करते हुए मशीनीकृत व्यवस्था द्वारा की जाती है अतः खुले समुद्र में किसी श्रमिक की आवश्यकता नहीं होती।
- (ii) इस तथ्य को ध्यान में रखकर कि श्रमिकों को खुले समुद्र में काम करने की अनुज्ञा नहीं है डाक श्रमिकों की अप्रयोगमूलक बुकिंग का कोई औचित्य नहीं है।
- (iii) राष्ट्रीय अधिकरण ने यह निर्णय दिया है कि मशीनीकृत कार्गो प्रहस्तन में गैंगों की तैनाती करना बंद किया जाना चाहिए। देश के उच्चतम न्यायालय ने भी मामले को निपटाया है कि किसी संगठन द्वारा ऐसा कोई प्रभार जनता पर नहीं डाला जाना चाहिए जहां कोई सेवा प्रदान न की गई हो।
- (iv) उक्त को देखते हुए, आईकेबीएलएल जेटी पर कार्गो लाने वाले बार्जों के लिए खुले समुद्र में प्रचालन में गैंग बुकिंग प्रभारों से छूट दी जा सकती है।

6.1. इस पृष्ठभूमि में, आईकेबीएलएल ने 26 अप्रैल, 2014 को एक प्रस्ताव दायर किया। लेकिन, चूंकि आईकेबीएलएल द्वारा प्रस्ताव निर्धारित प्रपत्र में, दायर नहीं किया गया था, इसलिए आईकेबीएलएल से 02 मई, 2014 के पत्र के द्वारा लागत विवरण निर्धारित प्रपत्र में प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया। आईकेबीएलएल ने 12 जून, 2014 को प्रस्ताव निर्धारित प्रपत्र में दायर किया।

6.2. चूंकि, आईकेबीएलएल का 26 अप्रैल, 2014 का प्रस्तावित दरमानों को अभिशासित सौंपाधिकताएं शामिल नहीं थी, हमने, प्रस्ताव की पावती देते समय, अपने 02 जुलाई, 2014 के पत्र में आईकेबीएलएल को प्रस्तावित दरमानों को दरों को अभिशासित करने वाली सौंपाधिकताओं के साथ, हर प्रकार से संपूर्ण, प्रस्तुत करने का अनुरोध किया था। इसके अतिरिक्त, चूंकि प्रस्तावित दरमानों में आईकेबीएलएल द्वारा केपीटी को देय राजस्व हिस्सा भी जोड़ा गया पाया गया, और कि यह एक प्रशुल्क मद नहीं है क्योंकि यह तो आईकेबीएलएल और केपीटी के बीच हस्ताक्षरित रियायती करार से पैदा हुई है। आईकेबीएलएल को यह नोट करने का अनुरोध भी किया गया कि उनके प्रस्ताव को 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार संसाधित किया जाएगा।

6.3. इस संबंध में, आईकेबीएलएल ने अपने 09 जुलाई, 2014 के ई-मेल के द्वारा सौंपाधिकताओं के साथ प्रस्तावित दरमान भेजे। आईकेबीएलएल द्वारा केपीटी को देय राजस्व हिस्से के बारे में, आईकेबीएलएल ने बताया कि इस प्राधिकरण के कार्यालय परिसर में 28 फरवरी, 2014 को केपीटी और आईकेबीएलएल के अधिकारियों के साथ हुई बैठक के दौरान आईकेबीएलएल ने स्पष्ट रूप से कहा था कि प्रशुल्क निर्धारण परिकलन में राजस्व हिस्से को शामिल नहीं किया जाएगा। आईकेबीएलएल ने राजस्व हिस्से का उल्लेख अपने 03.03.2014 के वापसी पत्र में भी किया था। अतः आईकेबीएलएल ने यह मान लिया था कि, बैठक के दौरान चर्चा के अनुसार, केपीटी के साथ राजस्व हिस्सा इस प्राधिकरण को स्वीकार्य है, तदनुसार, उसे प्रशुल्क निर्धारण परिकलन में समाविष्ट किया गया है और अनुरोध किया कि आईकेबीएलएल बार्ज जेटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क को अनुमोदित किया जाए ताकि प्रयोक्ता अपना कार्गो प्राप्त करने के लिए आईकेबीएलएल बार्ज जेटी से लाभान्वित हों।

6.4. आईकेबीएलएल के 26 अप्रैल, 2014 और 12 जून, 2014 के प्रस्ताव की मुख्य बातें और 9 जुलाई, 2014 के आईकेबीएलएल द्वारा दायर प्रस्तावित दरमानों के ब्यौरे का सार नीचे दिया गया है:

- (i) इफ्फको ने अपने कच्चे माल और आयातित तैयार उत्पादों की उतरायी के लिए केपीटी में आरक्षित बार्ज जेटी के निर्माण का प्रस्ताव किया है जिसे विशेष प्रयोजन वाहन (एसपीवी) अर्थात् “इफ्फको किसान बाजार और लाजिस्टिक्स लिमिटेड” (आईकेबीएलएल) के माध्यम से इफ्फको द्वारा निर्मित, प्रचालित और अनुरक्षित किया जायेगा।

- (ii) उर्वरक पोतों से ढुलाई फ्लोटिंग क्रेनों के द्वारा बीच समुद्र में की जायेगी। फ्लोटिंग क्रेने बाजों में लदान करेंगी जो कार्गो को आईकेबीएलएल जेटी तक लायेंगे। बाज जेटी बाज को स्थान देगी और एक्सकावेटर बाजों से उतरायी करेंगे और कार्गो को सीधे भंडार क्षेत्रों/साथ के संयंत्र पर ले जायेंगे।
- (iii) केपीटी द्वारा आबंटित 36,000 वर्गमीटर के सारे क्षेत्र का बाज जेटी द्वारा सुधार और निर्माण के लिए विकसित किया जायेगा।
- (iv) नई बाज जेटी में 0.75-1 एमएमटीपीए के आस-पास अतिरिक्त क्षमता होगी जिसे अन्य अनारक्षित ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रयोग में लाया जा सकेगा।
- (v) आईकेबीएलएल 2000-5000 एमटी कार्गो बाज प्रहस्तन ढुलाई हेतु बर्थिंग सुविधाओं के साथ हर मौसम में उपयुक्त बाज जेटी (120 मीटर लंबी × 20 मीटर चौड़ी) प्रदान करेगा।
- (vi) सीए में यह उल्लेख किया गया है कि केपीटी का तृतीय पक्ष कार्गो के लिए आईकेबीएलएल बाज जेटी के प्रयोग का अधिकार रखता है जब कभी जेटी इम्फको के आरक्षित यातायात द्वारा दखल न की गई हो।
- (vii) वर्तमान प्रस्ताव आईकेबीएलएल स्थित तृतीय पक्ष कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क निर्धारण से संबंधित है।
- (viii) प्रस्तावित परियोजना में संपूर्ण प्रचालन आईकेबीएलएल द्वारा तृतीय पक्ष को आउटसोर्स किया जायेगा जो कार्यों को प्रति टन आधार पर चलायेगा।
- (ix) अनुमानित यातायात :
- (क) इम्फको ने औसतन कांडला पत्तन पर 0.8 एमएमटीपीए और गुजरात पत्तनों पर कुल मिलाकर 1.25 एमएमटीपीए कार्गो का प्रहस्तन किया है। कांडला पत्तन पर एक समर्पित सुविधा उपलब्ध होने से कुछ यातायात मुंदर पत्तन से कांडला पत्तन को परिवर्तित होने की संभावना होगी और आयातों में प्रत्याशित वृद्धि से, आईकेबीएलएल सीए की 1 एमएमटीपीए आसानी से प्राप्त कर लेगा।
- (ख) जहां तक तृतीय पक्ष कार्गो का संबंध है, आईकेबीएलएल यह मानकर चल रहा है कि केपीटी से आईकेबीएलएल बाज जेटी को उपलब्ध क्षमता/कुल सामान्य कार्गो यातायात परिवर्तित होगा/केपीटी से आईकेबीएलएल को 3-5 प्रतिशत यातायात के अंतरण से आईकेबीएलएल-बाज जेटी को 0.85-1.45 एमएमटीपीए का अतिरिक्त यातायात सृजित होगा और इस प्रकार नई सृजित क्षमता का पूरा उपयोग होगा।
- (ग) तदनुसार, 2014-15 से 2016-17 वर्षों में प्रत्येक में कुल अनुमानित यातायात 2 एमएमटीपीए है जैसा नीचे सारणीबद्ध किया गया है।

(टन में)

	विवरण	2014-15	2015-16	2016-17
(i)	आरक्षित यातायात	10,00,000	10,00,000	10,00,000
(ii)	तृतीय पक्ष यातायात			
	(क) शुष्क बल्क	7,60,000	7,60,000	7,60,000
	(ख) बैग बंद कार्गो	1,30,000	1,30,000	1,30,000
	(ग) टिम्बर लॉग	1,10,000	1,10,000	1,10,000
	कुल तृतीय पक्ष यातायात	10,00,000	10,00,000	10,00,000
	कुल प्रक्षेपित यातायात	20,00,000	20,00,000	20,00,000

(x) पूंजीगत व्यय

- (क) आईकेबीएलएल ने 38.7 करोड़ रुपए का पूंजी निवेश किया है जिसमें से 17.8 करोड़ रुपए जेटी के सृजन में लगे हैं और शेष 20.9 करोड़ रुपए जेटी स्थित कार्यकलापों के समर्थन के लिए पृष्ठ क्षेत्र (बै-अप एरिया) के विकास में व्यय हुए हैं।

17.8 करोड़ रुपए को पूंजी पर आय के परिकलन में छोड़ दिया गया है क्योंकि यह बर्थ लागत से संबंधित है और प्रयोक्ता से केपीटी एसओआर के अनुसार बर्थ किराया प्रभारों के रूप में प्रभारित किया जायेगा। इस प्रकार, प्रशुल्क निर्धारण के लिए, पृष्ठ भाग के सृजन पर आईकेबीएलएल द्वारा किए गए कुल व्यय को ही लिया जा रहा है यानी 20.9 करोड़ रुपए/पूंजीगत व्यय का ब्यौरा नीचे सारणीबद्ध किया गया है:-

(रुपए में)

	विवरण	आकलन
(क)	फैक्ट्री भवन {3.57%}	
	(i) पृष्ठ क्षेत्र का विकास	1,33,326,267
	(ii) आरसीसी फर्श डालना	17,851,401
	(iii) स्थल कार्यालय भवन और अन्य अनुषंगी निर्माण कार्य	38,096,547
	(iv) आरसीसी चार दीवारी का निर्माण	1,342,535
	(v) आरसीसी चार दीवारी कांटेदार तार लगाना	89,8904
	(vi) धर्मकांटा नियंत्रण कक्ष	2,050,484
	योग (क)	193,566,137
(क)	पी एंड एम-धर्मकांटा उपस्कर	
	(i) धर्मकांटा	4,345,913
(ख)	विद्युत स्थापना {4.75%}	
	(i) विद्युत एवं नियंत्रण केबल	3,856,083
	(ii) विद्युत वितरण बोर्ड	933,194
	(iii) हाई मास्ट प्रकाश व्यवस्था	2,338,984
	(iv) ज्वाला-सह जंकशन बाक्स	135,868
	(v) बिजली के खंभे और बिजली के अन्य कार्य	1,091,285
	योग (ग)	8,355,415
(ग)	पी एंड एम अग्नि सुरक्षा {4.75%}	
	(i) अग्नि हाईड्रंट पाइप लाइन	1,722,883
	(ii) जल निगरानी प्रणाली	74,960
	योग (घ)	1,797,844
(ड.)	एसी/कूलर {6.33%}	

	(i) एसी	117,000
	(ii) जल डिस्पेंसर	8,300
	योग (ड.)	125,300
(च)	कंप्यूटर प्रणाली {16.21%}	
	(i) एलएएन कनेक्टिविटी सिस्टम	1,114,023
	योग (च)	1,114,023
	योग (क+ख+ग+घ+ड.+च)	209,304,633

(xi) प्रचालन लागत:

- (क) आईकेबीएलएल कार्गो प्रहस्तन प्रणाली के समर्थन के लिए कार्गो प्रहस्तन संक्रिया और अन्य अनुषंगी कार्यकलापों पर प्रचालन व्यय करेगा।
- (ख) आईकेबीएलएल तृतीय पक्ष विक्रेता को कार्गो प्रचालनों को आउट-सोर्स करेगा। प्रतिस्पर्धात्मक बोली प्रक्रिया का अनुपालन करते हुए, प्रहस्तन के लिए निम्नतम दरे नीचे दी जा रही हैं :

(दर प्रति टन)

प्रहस्तन लागत (प्रहस्तन कार्यों के लिए)	
शुष्क बल्क	39.30
बैग बंद कार्गो	56.20
टिम्बर लॉग	56.20

- (ग) आईकेबीएलएल ने प्रहस्तन प्रक्रिया के समर्थन के लिए अन्य मदों पर प्रचालन व्यय का अनुमान भी लगाया है जिसे औचित्य के साथ नीचे दिया गया है:

(रुपए में)

विवरण	प्रतिशत में	2014-15	2015-16	2016-17	औचित्य
केपीटी/सीमा-शुल्क को देय (क)					
भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क	0%	6,115,979	6,115,979	6,115,979	सीए के अनुसार
जलाय प्रभार	2%	9,538,986	9,729,766	9,924,361	सीए के अनुसार
सीमा-शुल्क स्थापना प्रभार	10%	1,500,000	1,650,000	1,815,000	राजपत्र सीमा-शुल्क अधिसूचना के अनुसार बाध्यता; आंशिक अनुभव के अनुसार वृद्धि

विद्युत	3%	2,000,000	2,060,000	2,121,800	बिजली का मासिक औसत बिल
योग (क)		19,154,965	19,555,745	19,977,141	
वेतन और मजदूरी					
वेतन और मजदूरी (ख)	10%	2,400,000	2,640,000	2,904,000	3 शिफ्ट आपरेटर और पर्यवेक्षक की लागत/आईके बीएलएल की नीति के अनुसार वृद्धि
सुरक्षा व्यय	10%	1,886,000	2,074,600	2,282,060	9 सुरक्षा गार्ड, 3 शिफ्ट आपरेटर/ पर्यवेक्षक की लागत/आईके बीएलएल की नीति के अनुसार वृद्धि
योग (ख)		4,286,000	4,714,600	5,186,060	
अन्य प्रचालन व्यय (ग)					
मरम्मत व अनुरक्षण	5%	3,150,000	3,307,500	3,472,875	प्रासमिक
बीमा	3%	1,500,000	1,545,000	1,591,350	अनुमानित व्यय
अन्य विविध व्यय	5%	2,025,000	2,126,250	2,232,562	प्रासमिक
योग (ग)		6,675,000	6,978,750	7,296,787	
मूल्यहास (घ)					
मूल्यहास		7,787,536	7,787,536	7,787,536	दरें कंपनी अधिनियम के अनुसार
योग (घ)		7,787,536	7,787,536	7,787,536	
योग (क+ख+ग+घ)		37,903,502	39,036,632	40,247,525	

(xii) आईकेबीएलएल ने 16% आरओसीई पर विचार करते हुए और प्रचालन लागत प्रति टन की दर पर परिकलित की है जो नीचे दी गई है:-

(रुपए में)

क्र. सं.	विवरण	2014-15	2015-16	2016-17
----------	-------	---------	---------	---------

(i)	कुल अन्य प्रचालन व्यय	37,903,502	39,036,632	40,247,525
(ii)	कुल यातायात	2,000,000	2,000,000	2,000,000
(iii)	अन्य प्रचालन व्यय (रुपए प्रति मीट्रिक टन) (i)/(ii)	19.0	19.5	20.1
(iv)	प्रहस्तन प्रभार प्रति मीट्रिक टन (आउट सोर्स कार्य के लिए)			
(क)	शुष्क बल्क	39.3	39.3	39.3
(ख)	बैग बंद कार्गो	56.2	56.2	56.2
(ग)	टिम्बर लॉग	56.2	56.2	56.2
(v)	अपेक्षित प्रतिफल	16.7	16.1	15.5
(vi)	योग प्रति टन दर (रुपए/टन में)			
(क)	शुष्क बल्क {(iii) + (iv) (क) + (v)}	75.0	75.0	74.9
(ख)	बैग बंद कार्गो {(iii) + (iv) (ख) + (v)}	91.9	91.8	91.8
(ग)	टिम्बर लॉग {(iii) + (iv) (ग) + (v)}	91.9	91.8	91.8

(xiii) प्रस्तावित शुल्क:

- (क) ऊपर परिकलित प्रशुल्क पर विचार करते हुए, आईकेबीएलएल, तृतीय पक्ष कार्गो प्रहस्तन के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभारों पर केपीटी को देय 25 प्रतिशत राजस्व हिस्से को जोड़ने के पश्चात् स्तावित प्रति मीट्रिक टन प्रशुल्क पर पहुंचा है। तदनुसार, आईकेबीएलएल द्वारा परिकलित प्रस्तावित कार्गो प्रहस्तन प्रभार नीचे सारणीबद्ध किये गए हैं:-

(रुपए प्रति टन)

विवरण	2014-15	2015-16	2016-17
शुष्क बल्क	100.03	99.95	99.90
बैग बंद कार्गो	122.50	122.42	122.40
टिम्बर लॉग	122.50	122.42	122.40

(ख) प्रारूप दरमानों में प्रस्तावित कार्गो प्रहस्तन प्रभार इस प्रकार है:-

विवरण	2014-15
शुष्क बल्क	100.03
बैग बंद कार्गो	122.50
टिम्बर लॉग	122.50

- (xiv) लगातार विवरण में आईकेबीएलएल ने प्रस्तावित प्रशुल्क जैसाकि ऊपर दिया गया है, और अनुमानित व्यय के आधार पर, प्रचालन आय का आकलन किया है। प्रस्तावित प्रशुल्क पर आईकेबीएलएल द्वारा प्रस्तुत लागत की स्थिति का सार नीचे दिया गया है:-

(लाख रुपए में)				
विवरण	भविष्य के लिए आकलन			
	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17

प्रचालन व्यय	2055	2053	2053	2053
प्रचालन लागत	1392	1403	1415	1428
मूल्यहास	0	78	78	78
बंध खर्च	--	--	--	--
प्रचालन अतिरेक/कमी	663	572	560	547
लगाई गई पूंजी	2093	2015	1937	1859
आरओसीई	335	322	310	298
निवल अतिरेक/कमी	328	250	250	250
निवल अतिरेक/कमी आय के प्रतिशत में	16%	12%	12%	12%
अतिरेक/कमी-3 वर्ष का औसत	---	12%		

6.5. निर्धारित परामर्शदायी प्रक्रिया के अनुसार, आईकेबीएलएल का 26 अप्रैल, 2014 और 12 जून, 2014 के प्रत्येक प्रस्ताव की एक प्रति केपीटी और सभी संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को, आईकेबीएलएल द्वारा दी गई अनुसूची के अनुसार हमारे 02 जुलाई, 2014 के पत्र द्वारा टिप्पणियों के लिए परिचालित किए गए थे। तत्पश्चात्, आईकेबीएलएल द्वारा 09 जुलाई, 2014 के साथ प्रारूप दरमानों की प्रति, सौंपाधिकाताओं के साथ, भी केपीटी और अन्य संबंधित प्रयोक्ताओं को हमारे 15 जुलाई, 2014 के पत्र के द्वारा भेजी गई थी। हमें केपीटी के अतिरिक्त, अनुस्मारकों के बावजूद किसी भी प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठन से कोई टिप्पणी प्राप्त नहीं हुई है। केपीटी की टिप्पणियों को हमारे 26 अगस्त, 2014 के पत्र के साथ फीडबैक सूचना के रूप में, आईकेबीएलएल को भेजी गई। आईकेबीएलएल ने अपने 16 अप्रैल, 2015 के पत्र के द्वारा अपना उत्तर प्रस्तुत किया।

7.1. केपीटी परिसर में दिनांक 16 अप्रैल 2015 को इस संदर्भ में मामले पर संयुक्त सुनवाई हुई। इस संयुक्त सुनवाई में केवल इफको। आईकेबीएलएल और केपीटी के प्रतिनिधि उपस्थित थे। आईकेबीएलएल ने अपने सुझाव रखे।

7.2. इस प्रस्ताव की प्रारंभिक जांच के आधार पर, आईकेबीएलएल से दिनांक 13 अप्रैल, 2015 के हमारे पत्र द्वारा सूचना/स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया। संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णय के अनुसार क्रमशः दिनांक 22 अप्रैल, 2015 एवं दिनांक 13 अप्रैल, 2015 के समसंख्यक पत्रों द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण का उत्तर देने का अनुरोध किया गया।

8.1. आईकेबीएलएल ने दिनांक 22 अप्रैल 2015 एवं 23 जून, 2015 के अपने पत्रों द्वारा हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत किए हैं। आईकेबीएलएल ने दिनांक 22 अप्रैल 2015 के अपने पत्र द्वारा सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करते समय अपना संशोधित प्रस्ताव भी प्रस्तुत किया है। हमारे द्वारा वांछित सूचना/स्पष्टीकरण एवं आईकेबीएलएल द्वारा दिए गए संगत उत्तर नीचे सारणीबद्ध हैं:-

क्र.सं	हमारे द्वारा वांछित सूचना/स्पष्टीकरण	आईकेबीएलएल द्वारा दिया गया उत्तर
I.	सामान्य :	
(i)	इस प्रस्ताव के साथ प्रस्तुत की गई व्यवहार्यता रिपोर्ट के पैरा 4.1 में प्रस्तावित परियोजना की प्रक्रिया का उल्लेख है। मुख्य बुलिट बिन्दु 8 के उप बुलिट बिन्दु 6 में बताया गया है कि एसपीवी प्रस्तावित परियोजना	इसकी पुष्टि की जाती है कि यह प्रस्ताव सीए में विचार किए गए कार्यक्षेत्र के अनुरूप है और इसमें फ्लोटिंग क्रेन का प्रचालन कार्य शामिल नहीं है। फ्लोटिंग क्रेन का उल्लेख जेटी प्रचालन कार्यों के आउट सोर्स करने के संदर्भ में हुआ है जिसका

	<p>के सिविल निर्माण कार्यों, के लिए बनाया जाता है, आईकेबीएलएल सारे कार्य (फ्लोटिंग क्रेन, प्रतिस्थापन, जेटी प्रचालन और रखरखाव सहित) तृतीय पक्ष को आउट सोर्स करेगा जो प्रति टन आधार पर कार्य प्रारंभ करेगा। सीए के अनुच्छेद 1.1-परिभाषाएं में यथा परिभाषित "परियोजना" शब्द में 120 मीटर x 20 मीटर बार्ज जेटी का अभिकल्पन, अभियांत्रिकी, क्रियान्वयन, आरंभन, प्रचालन, प्रबंधन और रखरखाव और 36000 वर्गमीटर का बैकअप क्षेत्र और अनुषंगी सुविधाएं शामिल हैं। इसमें फ्लोटिंग क्रेन का प्रचालन कार्य और रखरखाव शामिल नहीं है। आईकेबीएलएल को पुष्टि करनी है कि इसके प्रस्ताव सीए में विचार किए गए कार्य क्षेत्र के अनुरूप है और इसमें फ्लोटिंग क्रेन प्रचालन कार्य शामिल नहीं है। इस संबंध में व्यवहार्यता रिपोर्ट में पाई गई बेमेल/असंगति के कारण स्पष्ट करें।</p>	<p>गलती से उल्लेख हो गया है। जैसा कि सर्वविदित है कि फ्लोटिंग क्रेन समुद्र के बीच में प्रचालन कार्य करती है न कि बार्ज जेटी में।</p>
(ii)	<p>पैरा 3.3.1 में क्रम संख्या 10 (आरक्षित बार्ज जेटी की निर्माण और प्रचालन परियोजना का कार्य क्षेत्र) में बताया गया है कि अन्य उपयोगकर्ता परस्पर सम्मत शुल्क पर बार्ज जेटी का उपयोग (आईकेबीएलएल के उपयोग न करने पर) कर सकते हैं।</p> <p>इस संदर्भ में, आईकेबीएलएल सीए के संगत खंड का उल्लेख करे जिसमें यह शर्त है कि उपयोगकर्ता और आईकेबीएलएल अन्य कार्गो के शुल्क पर परस्पर सम्मत होंगे। यदि सीए में ऐसी व्यवस्था है तो आईकेबीएलएल इसकी पुष्टि करे कि अन्य कार्गो के उपयोगकर्ताओं ने आईकेबीएलएल द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क पर सहमत है और इसके दस्तावेजी प्रमाण दें।</p>	<p>रियायती करार के अनुच्छेद-8.1 (उगाही एवं प्रशुल्क की वसूली) में तृतीय पक्ष द्वारा उपयोग हेतु दरों का उल्लेख है। परस्पर सहमति से हमारा अभिप्राय है कि दरें अनुमोदित प्रशुल्क सीमा की शर्त के अधीन हैं।</p>
(iii)	<p>आईकेबीएलएल ने सारे जेटी प्रचालन कार्यों को तृतीय पक्ष को आउट सोर्स करने का विचार किया है। तृतीय पक्ष का कार्य बार्ज से सामान उतारना और तृतीय पक्ष के डम्पर्स/ट्रकों/ट्रेलरों में समान सीधे रखवाना है और तृतीय पक्ष के कार्गो को कोई भंडारण सुविधा उपलब्ध नहीं कराई जाएगी। व्यवहार्यता रिपोर्ट के अनुसार 36000 वर्गमीटर का संपूर्ण विकसित क्षेत्र केवल आरक्षित उपयोग हेतु है। यदि ऐसा है तो बैकअप क्षेत्र उन्नयन और तृतीय पक्ष द्वारा संपूर्ण जेटी प्रचालन हेतु उद्घृत</p>	<p>व्यवहार्यता रिपोर्ट में जहां यह उल्लेख किया गया है कि "36000 वर्ग मीटर का संपूर्ण विकसित क्षेत्र केवल आरक्षित उपयोग हेतु है। यह प्रशंसनीय है कि बैकअप क्षेत्र का विकास रियायती करार जेटी प्रचालन के लिए आवश्यक परियोजना आवश्यकताओं का भाग था। यह सभी प्रकार के कार्गो नामतः आरक्षित एवं तृतीय पक्ष के कार्गो द्वारा उपयोगार्थ अपेक्षित आय सुविधा है। बैकअप क्षेत्र का विकास किए बिना केवल इस आधार पर बार्ज जेटी का प्रचालन नहीं किया जा सकता है।</p>

	दरों के अलावा प्रस्तावित प्रशुल्क के निर्धारण हेतु विचार किए गए अन्य कार्यों पर प्रचालन व्यय में 20.90 करोड़ रुपये के निवेश का कारण बताएं/ऐसा लगता है कि आरक्षित सुविधा की पूंजीगत लागत और प्रचालन लागत तृतीय पक्ष पर डाला गया है।	
(iv)	आईकेबीएलएल स्पष्ट करे कि पूंजीगत लागत और प्रचालन लागत का वह भाग यदि केवल तृतीय पक्ष के कार्गो से किसी भी प्रकार से संबद्ध है तो उसे कार्य में संविदाकार द्वारा उद्धृत दरों के साथ विचार क्यों नहीं किया जाए ?	<p>यह संपूर्ण सुविधा तृतीय पक्ष के कार्गो सहित 2.0 एमएमटीपीए के प्रहस्तन के लिए विकसित की गई है। इसलिए, तृतीय पक्ष के कार्गो के लिए परियोजना को अलग नहीं किया जा सकता है।</p> <p>रियायत करार के अनुसार केवल तृतीय पक्ष के कार्गो द्वारा विशेष रूप से प्रयोग की जाने वाली अलग सुविधाओं पर विचार नहीं किया जाता है। इसके अतिरिक्त यह भी नोट किया जाए कि खाली कार्गो (चाहे आरक्षित हो अथवा तृतीय पक्ष का) के निकास के लिए बैकअप क्षेत्र का उपयोग किया जाएगा। इसलिए तृतीय पक्ष के कार्गो के लिए प्रशुल्क के आकलन हेतु निम्नलिखित लागत घटकों पर विचार किया गया है:-</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. घटक-1 जेटी में इन कार्यों (दोनों आरक्षित और तृतीय पक्ष) के लिए बैकअप क्षेत्र के उनयन हेतु पूंजी निवेश/तथापि, इसमें प्रस्तावित गोदामों के विकास जिनको विशेषतः आरक्षित उपयोग हेतु किया जाएगा उनकी लागत शामिल है। 2. घटक-2 आरक्षित और तृतीय पक्ष दोनों के अन्य सहायक कार्यों पर प्रचालन व्यय, कार्गो प्रहस्तन कार्य के लिए कार्गो प्रहस्तन एवं अन्य सहायक कार्यों पर प्रचालन व्यय को छोड़कर क्योंकि आईकेबीएलएल इसे आउटसोर्स करेगा। 3. घटक-3 कार्गो प्रहस्तन कार्य के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रचालनों एवं अन्य सहायक कार्यों पर प्रचालन व्यय/आईकेबीएलएल इस कार्य को आउटसोर्स करेगा और इसके लिए कार्गो प्रहस्तन एजेंट द्वारा उद्धृत दर (प्रति टन दर) के अनुसार वसूली करेगा। <p>उपर्युक्त लागतों के आधार पर प्रस्तावित प्रशुल्क का परिकलन निम्नानुसार किया गया है:</p> $\{ \text{घटक 1} \times (1+16\% \text{ प्रतिफल की अपेक्षित दर}) + \text{घटक 2} \} / 2 \text{ एमएमटीपीए का कुल परियोजना यातायात} + \text{घटक 3}$ <p>यह उल्लेख किया जाता है कि 2 एमएमटीपीए के कुल यातायात में 1 एमएमटीपीए का आरक्षित कार्गो और तृतीय पक्ष के कार्गो का 1 एमएमटीपीए</p>

		शामिल है। उपर्युक्त वर्गीकरण से यह सुनिश्चित होता है कि आम सुविधा (अर्थात् बैंकअप क्षेत्र) के विकास एवं प्रचालन की लागत प्रहस्तन आधार पर आरक्षित एवं तृतीय पक्ष के उपयोगकर्ताओं के मध्य आरक्षित समानुपातिक रूप से वितरित हो।
II.	वित्तीय एवं लागत विवरण	
(1)	<p>इस प्रस्ताव में बताया गया है कि आईकेबीएलएल ने 16 नवम्बर, 2013 से प्रचालन प्रारंभ किया है। इसका अर्थ है कि आईकेबीएलएल ने वित्त वर्ष 2013-14 (अर्थात् 16 नवम्बर, 2013 से 31 मार्च, 2014 तक) में टर्मिनल में 4.5 माह ओर वित्त वर्ष 2014-15 में पूरे वर्ष प्रचालन किया है। इसलिए आईकेबीएलएल से अनुरोध किया जाता है कि वह वर्ष 2013-14 के लेखापरीक्षित लेखाओं के आधार पर वर्ष 2013-14 और सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत प्रमाणित ड्राफ्ट वार्षिक लेखाओं के आधार पर वास्तविक प्रशुल्क, आय, व्ययों प्रयुक्त पूंजी से लागत विवरणों में सभी अनुमानों को अद्यतन करे। आईकेबीएलएल वित्त वर्ष 2013-14 के लेखा परीक्षित वार्षिक लेखें और सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत प्रमाणित ड्राफ्ट वार्षिक लेखे भी प्रस्तुत करे। आवश्यक होने पर अभी उपलब्ध वास्तविक आंकड़ों के आधार पर वर्ष 2015-16 एवं 2016-17 की अनुमानों की समीक्षा एवं संशोधन किया जाए।</p>	<p>लेखा परीक्षित लेखाओं के आधार पर फॉर्मेट बी में वित्त वर्ष 2013-14 के वार्षिक लेखों में संशोधन किया गया है।</p> <p>ड्राफ्ट अंतिम लेखें के आधार पर फॉर्मेट-बी में वित्त वर्ष 2014-15 के वास्तविक लेखाओं में संशोधन किया गया है जिनकी लेखा परीक्षा की जानी है।</p> <p>वास्तविक लेखें के आधार पर वित्त वर्ष 2015-16, 2016-17 एवं 2017-18 के अनुमानों में फॉर्मेट बी तथा प्रशुल्क आवेदन पत्र में संशोधन किए गए हैं।</p>
(2)	आईकेबीएलएल वर्ष 2013-14 के लेखा परीक्षित वार्षिक लेखाओं में बताए गए कर पूर्व की आय, व्ययों, ह्रास और लाभ एवं लागत विवरण में विचार किए गए प्रतिफल से पूर्व की आय व्ययों ह्रास ओर निवल अधिशेष वाले ड्राफ्ट वार्षिक लेखाओं का समाधान करते हुए विवरण प्रस्तुत करें।	सामधान विवरण प्रस्तुत है।
(3)	आईकेबीएलएल ने दिनांक 12 जून, 2014 के अपने पत्र द्वारा प्रस्तुत किए गए लागत विवरण में वर्ष वाई +1, वाई+ 2, वाई+ 3 के अनुमान शामिल हैं। ये अनुमान जिस वर्ष से संबंधित हैं उनका अलग से उल्लेख नहीं किया गया है हालांकि इनके दिनांक 26 अप्रैल, 2014 के प्रस्ताव में प्रस्तुत किए गए अनुमानों और दिनांक 12 जून, 2014 के इनके पत्र में निर्धारित फॉर्मेट में दिए गए लागत विवरण का अध्ययन करने पर यह पाया गया है कि ये अनुमान वर्ष 2014-15 से 2016-17 के हैं। वर्ष 2014-15 समाप्त हो चुका	लागत विवरण में वित्त वर्ष 2015-16, 2016-17 और 2017-18 के अनुमानों को शामिल करते हुए संशोधन किया गया है।

	है। इस स्थिति को ध्यान में रखते हुए कि वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अंतर्गत अनुमोदित किए जाने वाले प्रशुल्क की वैधता तीन वर्ष होती है आईकेबीएलएल 2017-18 के अनुमान भी शामिल करे ताकि वर्ष अर्थात् 2015-16, 2016-17 और 2017-18 के प्रशुल्क हो अन्यथा यह अनुमोदित प्रशुल्क संक्षिप्त अवधि अर्थात् इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क के लागू होने की तिथि से 31 मार्च, 2017 तक के लिए होगा।	
(4)	आईकेबीएलएल द्वारा दिनांक 26 अप्रैल, 2014 के प्रस्तुत किए गए प्रशुल्क आवेदन-पत्र की तालिका 11 में प्रस्तुत किए गए वर्ष 2014-15 से 2016-17 के अनुमानित व्यय दिनांक 12 जून, 2014 को प्रस्तुत किए गए लागत विवरण (फार्म 3ए) संगत अवधि की अनुमानित कुल प्रचालन लागत से मेल नहीं करती है। आईकेबीएलएल ध्यान रखे कि प्रशुल्क निर्धारण के लिए लागत विवरण के निर्धारित फॉर्मेट में प्रस्तुत किए गए अनुमानों पर विचार किया जाएगा।	अब इसमें सुधार कर लिया गया है। अब प्रशुल्क गणना पत्र की कुल प्रचालन लागत फॉर्मेट बी के लागत अनुमानों (फार्म 3 ए) से मेल खाती है।
(5)	<u>यातायात :</u>	
(i)	आईकेबीएलएल ने ड्राई बल्क कार्गो, बैग बंद कार्गो और टिम्बर लॉग के प्रहस्तन हेतु प्रशुल्क के लिए अनुमोदन मांगा है। सुविधा के अधिकतम उपयोग के लिए रियायत करार (सीए) के अनुच्छेद 8.1 में आईकेबीएलएल को केपीटी द्वारा दिए गए निर्देशों के अनुसार अन्य कार्गो के प्रहस्तन और कार्गो के स्वामियों/परेषिती एवं पोत स्वामियों से परियोजना/सुविधा का उपयोग करने के लिए समय-समय पर अधिसूचित केपीटी दरों के पैमाने के अनुसार प्रशुल्क वसूल करने की अनुमति का प्रावधान है। सीए के अनुच्छेद 1.1 में परिभाषित शब्द “अन्य कार्गो” से अभिप्राय “कंटेनर कार्गो के अलावा/शुष्क कार्गो” से है। सीए में ऐसी सुस्पष्ट परिभाषा को ध्यान में रखकर आईकेबीएलएल स्पष्ट करे कि क्या इसके बैग बंद कार्गो और टिम्बर लॉग (जिनको पत्तन की परिभाषिक शब्दावली में ड्राई कार्गो नहीं माना जाता है) के प्रहस्तन एवं इनके प्रशुल्क मांगना सीए के प्रावधान के अनुरूप है। आईकेबीएलएल के उस संगत खंड का भी संदर्भ दे जिसमें आईकेबीएलएल द्वारा इन दोनों श्रेणियों (बैग बंद कार्गो एवं टिम्बर लॉग) के प्रहस्तन की अनुमति का प्रावधान है।	आरक्षित कार्गो शुष्क बल्क श्रेणी में आता है और परिभाषा के अनुसार “तृतीय पक्ष का कार्गो” कंटेनर कार्गो के अलावा शुष्क कार्गो भी हो सकता है। शुष्क कार्गो से अभिप्राय केवल शुष्क बल्क कार्गो से नहीं है। रियायत करार में शुष्क कार्गो का उल्लेख केवल गैर-तरल और बिना कंटेनर वाले कार्गो के संदर्भ में हैं।

(ii)	आईकेबीएलएल ने बताया है कि वह सीए में अपेक्षा के अनुसार 1 मिलियन मीट्रिक टन प्रतिवर्ष (एमएमटीपीए) का यातायात आसानी से प्राप्त कर सकता है क्योंकि मुंदरा पत्तन से कांडला पत्तन को उर्वरक का यातायात मिलने की आशा है। इस संदर्भ, आईकेबीएलएल यातायात के आंकड़ों के समर्थन में वर्ष 2013-14 और 2014-15 में बार्ज जेटी में आईकेबीएलएल द्वारा प्रहस्तगत उर्वरक वास्तविक यातायात के बारे में बताए।	आईकेबीएलएल बार्ज जेटी में वित्त वर्ष 2013-14 और 2014-15 के दौरान हुआ उर्वरक का यातायात निम्नानुसार प्रस्तुत है: <table><tr><th>बार्ज जेटी में आरक्षित कार्गो प्रहस्तन</th><th>मात्रा (मीट्रिक टन में)</th></tr><tr><td>16.11. 13 to 31.03.14</td><td>2.68</td></tr><tr><td>01.04.14 to 31.03.15</td><td>9.81</td></tr></table>	बार्ज जेटी में आरक्षित कार्गो प्रहस्तन	मात्रा (मीट्रिक टन में)	16.11. 13 to 31.03.14	2.68	01.04.14 to 31.03.15	9.81
बार्ज जेटी में आरक्षित कार्गो प्रहस्तन	मात्रा (मीट्रिक टन में)							
16.11. 13 to 31.03.14	2.68							
01.04.14 to 31.03.15	9.81							
(iii)	वर्ष 2015-16 से 2016-17 के लिए “अन्य कार्गो” से 1 एमएमटीपीए के यातायात के अनुमान के आधार के समर्थन आईकेबीएलएल द्वारा किया गया विस्तृत विश्लेषण/कार्य प्रस्तुत करें।	<p>इस परियोजना सुविधा की कुल क्षमता 2 एमएमटीपीए है। इसमें से आरक्षित यातायात (आईकेबीएलएल द्वारा न्यूनतम आश्वासन) में 1 एमएमटीपीए का उपयोग होता है। शेष 1 एमएमटीपीए क्षमता के उपयोग हेतु कांडला पत्तन से आईकेबीएलएल को 3-5 प्रतिशत यातायात (उपलब्ध क्षमता/केपीटी का कुल सामान्य कार्गो व्यापार) पर विचार किया गया है। यातायात में 3-5 प्रतिशत के परिवर्तन आईकेबीएलएल का 0.8-1.3 एमएमटीपीए अतिरिक्त यातायात होगा। इस प्रकार नई क्षमता का पूरा उपयोग हो पाएगा। यह पूर्वानुमान कांडला पत्तन लंगर डालने और पहले से ही लंगर रोकने की बढ़ती दर को ध्यान में रखकर लगाया गया है जो क्रमशः लगभग 92 प्रतिशत और 362 दिन (76 प्रतिशत इष्टतम कार्य क्षमता स्तर से अधिक) है।</p> <p>वित्त वर्ष 2014 की गणना नीचे दी गई है। वित्त वर्ष 2014 में कांडला में बड़े/छोटे बल्क कार्गो की क्षमता 26.5 एमएमटीपीए थी और पत्तन ने लगभग 26 एमएमटीपीए (आईकेबीएलएल कार्गो 1 एमएमटीपीए के अलावा) क्षमता का उपयोग किया जो इसकी उपयोग क्षमता के लगभग बराबर है। इसलिए यदि उपलब्ध क्षमता के अनुपात में यातायात बांटा जाता है तो आईकेबीएलएल को बड़े कार्गो यातायात का 0.93 एमएमटीपीए 3.6 प्रतिशत आईकेबीएलएल की उपलब्ध क्षमता का 1 एमएमटीपीए/26 एमएमटीपीए का (26.51) यातायात होगा।</p> <p>इसलिए 3-5 प्रतिशत का परिवर्तन, जो लगभग 1 एमएमटीपीए के बराबर है, उचित है।</p>						
(iv)	1 एमएमटीपीए के अनुमानित अन्य कार्गो से यातायात के संदर्भ में, केपीटी ने भी आईकेबीएलएल के उपलब्ध क्षमता का 3 प्रतिशत से 5 प्रतिशत/केपीटी के यातायात के कुल बड़े कार्गो के केपीटी से इसकी जेटी में आने के पूर्वानुमान का आधार पूछा है। आईकेबीएलएल यह	उपर्युक्तानुसार						

	विस्तृत योजना प्रस्तुत करे कि ऊपर पूर्वानुमान लगाए प्रतिशत पर अन्य कार्गो से अनुमानित यातायात 1 एमएमटीपीए होगा।	
(v)	आईकेबीएलएल ने वर्ष 2014-15 से 2016-17 तक प्रत्येक वर्ष का 2 एमएमटीपीए (आरक्षित यातायात एवं तृतीय पक्ष प्रत्येक से 10 लाख टन) का यातायात प्रक्षेपित किया है। सामान्य यातायात अनुमान वर्ष प्रतिवर्ष वृद्धि दर्शाता है। आईकेबीएलएल इस विधि की अवधि में यातायात अनुमानों में किसी वृद्धि के न दर्शाने के कारण बताए। आईकेबीएलएल इस बिंदु पर जांच करे और यातायात अनुमानों में उचित वृद्धि पर विचार करे।	चूंकि इस परियोजना सुविधा के 2 एमएमटीपीए यातायात प्रहस्तन की आशा है जो इस जेटी की कार्गो प्रहस्तन क्षमता के बराबर है इसलिए यातायात में कोई वृद्धि नहीं पायी गई है।
(vi)	फॉर्म 2ए की टिप्पणी 3 में बीओटी प्रचालक को अभिकल्पित क्षमता की विस्तृत योजना उपलब्ध करानी होती है जो उपलब्ध नहीं कराई गई है। (vi) पूंजी निवेश एवं दी गई/प्रस्तावित दी जाने वाली सुविधाओं पर विचार करते हुए 2 एमएमटीपीए निर्धारित क्षमता का विस्तृत परिकलन प्रस्तुत करें।	निर्धारित क्षमता पर रियायत करार के अनुसार विचार किया गया [“परियोजना क्षमता” का अभिप्राय परियोजना सुविधाओं की क्षमता और प्रतिवर्ष 2 मिलियन टन के कार्गो के प्रहस्तन की व्यवस्था से है]
(6)	<u>आय का प्रक्षेपण :</u>	
(i)	जैसाकि पहले ही बताया जा चुका है कि वर्ष 2013-14 और 2014-15 के आय अनुमानों को वास्तविक आय अनुमानों से अद्यतन किया जाए। फलस्वरूप वर्ष 2015-16 और 2016-17 के अनुमानों में यदि आवश्यक हो तो संशोधन किया जाए।	इसे फॉर्मट बी में संशोधित किया जा चुका है।
(ii)	फॉर्म 2 बी टिप्पणी 3 में प्रचालक को आय की विस्तृत गणना प्रस्तुत करनी होती है। आईकेबीएलएल ने आय की विस्तृत गणना प्रस्तुत नहीं की है। आईकेबीएलएल प्रत्येक वर्ष की आय की विस्तृत गणना एक्सेल लिंक समझने में आसानी हो ऐसे प्रस्तुत करे।	आय की विस्तृत गणना फॉर्मट बी में उपलब्ध कराई गई है।
(iii)	यद्यपि, आईकेबीएलएल ने आय की विस्तृत गणना प्रस्तुत नहीं की है परंतु हमने आईकेबीएलएल द्वारा प्रक्षेपित यातायात एवं प्रस्तावित दरों से आय का अनुमान लगाने का प्रयास किया है। आईकेबीएलएल के इस मामले में जो कि प्रशुल्क निर्धारण का आरंभिक मामला है इसमें आय का अनुमान प्रस्तावित प्रशुल्क के अधार पर लगाना होता है। ऐसा करने पर यह देखने में आया है कि आईकेबीएलएल अनुमानित लागत वर्ष 2014-15 के लिए शुष्क बल्क कार्गो के लिए 74.90 रुपए प्रति टन, बैग बंद कार्गो और	

	<p>टिम्बर लॉग के लिए 91.90 रुपए प्रति टन की दर से तालिका 13 में प्रयुक्त पूंजी पर 16 प्रतिशत एवं केपीटी को देय कार्गो प्रहस्तन प्रभारों पर 25 प्रतिशत राजस्व हिस्से में 25 प्रतिशत की वृद्धि पर विचार करते हुए प्रस्तावित प्रशुल्क की गणना की है। 2015-16 और वर्ष 2016-17 की प्रस्तावित दर की गणना के लिए इसी पद्धति का प्रयोग किया है। तदनुसार, वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए शुष्क बल्क कार्गो हेतु आईकेबीएलएल द्वारा प्रस्तावित दर क्रमशः 100.03 रुपए प्रति टन, 99.95 रुपए प्रति टन और 99.93 रुपए प्रति टन है। बैग कार्गो एवं टिम्बर कार्गो के लिए (इसी पद्धति प्रयोग करते हुए) आईकेबीएलएल ने वर्ष 2014-15 के लिए 122.50 रुपए प्रति टन, वर्ष 2015-16 के लिए 122.40 रुपए प्रति टन की दर से गणना की है। आय अनुमान में विचार की गई उपर्युक्त दर के संदर्भ में निम्नलिखित बिन्दु आईकेबीएलएल के ध्यान में लाए जाते हैं।</p>	
(क)	<p>आईकेबीएलएल को दिनांक 02 जुलाई, के हमारे समसंख्यक पत्र के पैरा 5 में यह पहले ही स्पष्ट किया जा चुका है कि आईकेबीएलएल द्वारा केपीटी के देय राजस्व का हिस्सा इसमें से नहीं दिया जाएगा क्योंकि इस राजस्व की प्राप्ति आईकेबीएलएल एवं केपीटी के मध्य हस्ताक्षर किए गए रियायत करार से हो रही है। आईकेबीएलएल को उक्त पत्र में सूचित किया गया था कि उनके प्रस्ताव पर 2005 के दिशानिर्देशों के अनुसार कार्रवाई की जाएगी। यही दिनांक 15 जुलाई, 2014 के हमारे पत्र में दोहराया गया था और यही अब दोहराया जाता है।</p>	<p>सहमत। अब राजस्व हिस्से को संशोधित प्रस्तावित प्रशुल्क से अलग रखा जाता है।</p>
(ख)	<p>यह देखने में आया है कि आईकेबीएलएल ने प्रस्तावित प्रशुल्क में राजस्व घटक को जोड़ने के अलावा राजस्व हिस्से की वर्ष 2014-15 से 2016-17 तक के प्रत्येक वर्ष के व्यय मद के रूप में विचार किया है। 2005 के दिशानिर्देशों के खंड 2.8.1 में प्रशुल्क निर्धारण की प्रक्रिया में लागत के रूप में रायल्टी/राजस्व हिस्से की ग्राह्यता के बारे में है। उक्त खंड के अनुसार रायल्टी/राजस्व हिस्से के भुगतान के पोत परिवहन मंत्रालय के दिनांक 29 जुलाई, 2013 के आदेश संख्या पीआर/14019/6/2002-मिस में सरकार द्वारा लिए गए निर्णय में प्रशुल्क परिकलन के लिए ग्राह्य</p>	<p>सहमत। संशोधित प्रस्तावित प्रशुल्क परिकलन में केपीटी को देय राजस्व हिस्सा शामिल नहीं है। तदनुसार इसे राजस्व अनुमान के साथ-साथ फॉर्मेट बी में लागत अनुमान से अलग रखा गया है।</p>

	लागत के रूप में अनुमति नहीं दी जाएगी। क्योंकि उन बीओटी मामलों की बोली को 29 जुलाई, 2003 के पश्चात् अंतिम रूप दिया गया था। चूंकि आईकेबीएलएल की बोली इस अंतिम तिथि के पश्चात् की है इसलिए प्रशुल्क निर्धारण में रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा एक ग्राह्य मद नहीं है। यहां तक कि भूस्वामी पत्तन केपीटी ने भी उल्लेख किया है कि एक राजस्व हिस्से को व्यय के रूप में न माना जाए। इसलिए आईकेबीएलएल इसके द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क के साथ-साथ व्यय अनुमान में शामिल किए गए राजस्व हिस्से के घटक को अलग करे। उपर्युक्त को ध्यान में रखते हुए विस्तृत परिकलन के साथ विचारधीन प्रत्येक वर्ष का संशोधित राजस्व अनुमान प्रस्तुत करे।	
(ग)	यह देखा गया है कि आईकेबीएलएल ने 2014-15, 2015-16 और 2016-17 के प्रत्येक वर्ष के लिए प्रत्येक कार्गो का अर्थात् “शुष्क बल्क कार्गो”, “स्टील एवं बैग कार्गो” और “टिम्बर लॉग” के लिए अलग-अलग प्रशुल्क का परिकलन किया है। हालांकि आईकेबीएलएल ने प्रस्तावित एसओआर में वर्ष 2014-15 के दर के आधार पर दर का प्रस्ताव किया है। प्रत्येक वर्ष के लिए अलग-अलग प्रशुल्क (कार्गो के अनुसार) के स्थान पर आईकेबीएलएल समान प्रशुल्क का परिकलन (कार्गो के अनुसार) करे जो अन्य बीओटी प्रचालकों के मामलों में सामान्यतः निर्धारित प्रशुल्क के रूप में पूरी प्रशुल्क व्यवस्था पर लागू होगा।	प्रशुल्क निर्धारण दिशा-निर्देश, 2005 के अनुसार निर्धारित प्रशुल्क 3 वर्ष की अवधि के लिए मान्य होगा। हमने वर्ष 2015-16, 2016-17 और 2017-18 प्रत्येक वर्ष के लिए वर्ष वार प्रशुल्क प्रस्तुत किया है। हमने वित्त वर्ष 2015-16, 2016-17 और 2017-18 के लिए भारित औसत प्रशुल्क पर आधारित सभी तीनों वर्गों के कार्गो के लिए कार्गो के अनुसार समान प्रशुल्क का एक वैकल्पिक प्रस्ताव भी बनाया है।
(घ)	आईकेबीएलएल ने टिम्बर लॉग और बैग कार्गो के लिए समान दर का प्रस्ताव रखा है। आईकेबीएलएल इसकी पुष्टि करे कि क्या खनित्र द्वारा प्रहस्तन की इन दोनों कार्गो की दर समान होगी। यह इसलिए उठाया गया है क्योंकि अन्य प्रमुख पत्तन न्यासों और बीओटी टर्मिनलों में प्रशुल्क निर्धारण में हमारे अनुभव के आधार पर यह देखा गया है कि टिम्बर लॉग और बैग कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रहस्तन दर (उत्पादकता) अलग-अलग होती है। इसलिए इन दोनों कार्गो श्रेणियों के लिए इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रहस्तन प्रभार भी अलग-अलग होते हैं।	ये दरें प्रचालन प्रहस्तन हेतु उद्धृत दरों पर आधारित हैं इस प्रचालन प्रहस्तन को आईकेबीएलएल द्वारा आउट सोर्स करने का प्रस्ताव है। एल-1 बोलीदाता ने टिम्बर लॉग एवं बैग कार्गो के प्रहस्तन के लिए यही दर उद्धृत की है। इसलिए टिम्बर लॉग एवं बैग कार्गो के लिए इसी प्रहस्तन दर पर विचार किया गया है।
(7)	<u>प्रचालन लागत :</u>	
(i)	अनुरक्षण श्रम लागत	
(क)	जैसाकि पहले ही बताया जा चुका है कि बार्ज जेटी	लागत पत्रक में शामिल अनुरक्षण लागत में बार्ज

	से कार्गो में माल उतारने और कार्गो को सीधे डम्पर्स/ट्रकों/ट्रेलरों तक पहुंचाने की जिम्मेदारी संविदाकार की है। चूंकि संपूर्ण तट प्रहस्तन प्रचालन का कार्य आउट सोर्स होता है इसलिए अनुरक्षण श्रम का औचित्य बताएं। उसके अतिरिक्त, यदि संविदाकार के कार्य में तृतीय पक्ष के कार्गो का अनुरक्षण सेवा उपलब्ध कराना शामिल नहीं है तो तृतीय पक्ष को उपलब्ध कराई जाने वाली सेवाओं की सूची दें।	जेटी सुविधाएं जैसे बैकअप क्षेत्र, आरसीसी का फर्श, स्थल पर कार्यालय भवन, आरसीसी चार दीवारी, कंटीले तारों की बाढ़, वे ब्रिज नियंत्रण कक्ष, अग्निशमन उपस्कर, कंप्यूटर प्रणाली और अन्य विद्युत/इनस्ट्रुमेंटेशन वस्तुएं जो सभी कार्गो के लिए होती हैं उनकी अनुरक्षण लागत से हैं। आउटसोर्स प्रहस्तन कार्य में उपर्युक्त सेवाएं शामिल नहीं हैं।																				
(ख)	लागत अनुमान में बताए गए 13 अनुरक्षण श्रमिकों की संख्या के समर्थन में वर्ष 2013-14 (नवम्बर 2013 से) और वर्ष 2014-15 के दौरान आईकेबीएलएल द्वारा लगाए गए अनुरक्षण श्रमिकों की वास्तविक संख्या प्रस्तुत करें।	फार्म 3बी में उल्लिखित अनुरक्षण श्रमिक पहले सुरक्षा सेवाओं के लिए रखे गए संविदा श्रमिक हैं जो ये बार्ज जेटी सुगम संचालन के लिए अपेक्षित, आईकेबीएलएल के अनुसार न्यूनतम कर्मचारी हैं। वित्त वर्ष 2013-14 और 2014-15 में आईकेबीएलएल के 2 कर्मचारी/प्रशिक्षु थे। इसके अतिरिक्त सुरक्षा सेवा के मामले में, संविदा को अप्रैल 2014 में अंतिम रूप दिया गया था। इसलिए वित्त वर्ष 2013-14 और वित्त वर्ष 2014-15 में कोई सुरक्षा व्यय नहीं हुआ है। औसतन 11 संविदा सुरक्षाकर्मी रखे गए थे। तथापि, संशोधित फॉर्म 3बी में, इसे वित्त वर्ष 2013-14 और 2014-15 में वास्तव में रखे गए कर्मचारियों की संख्या एवं भविष्य में तृतीय पक्ष के कार्गो के प्रहस्तन में अपेक्षित अनुमानित वृद्धि के आधार पर अद्यतन किया जा चुका है।																				
(ग)	आईकेबीएलएल वर्ष 2014-15 के वास्तविक औसत प्रति अनुरक्षणकर्मी के संदर्भ में वर्ष 2014-15 के लिए आईकेबीएलएल द्वारा अनुमान लगाई गई 3.6 लाख रुपए प्रति वर्ष की औसत अनुरक्षण श्रमिक लागत का औचित्य सिद्ध करें।	इसका औचित्य निम्नानुसार है: <table><tr><td></td><td colspan="2">वास्तविक (लाख रुपए में)</td><td>अनुमानित (लाख रुपए में)</td></tr><tr><td></td><td>2013-14</td><td>2014-15</td><td>20 4-15</td></tr><tr><td>वेतन एवं मजदूरी</td><td>1.8</td><td>7.35</td><td>24</td></tr><tr><td>सुरक्षा व्यय</td><td>-</td><td>13 29</td><td>18.86</td></tr><tr><td>योग</td><td>1.87</td><td>20.64</td><td>42.86</td></tr></table> <p>वित्त वर्ष 2014-15 के वास्तविक व्यय उसी वर्ष के अनुमान की तुलना में कम है क्योंकि अनुमोदित दरों के होने से जेटी में प्रहस्तन केवल आरक्षित कार्गो तक सीमित था।</p>		वास्तविक (लाख रुपए में)		अनुमानित (लाख रुपए में)		2013-14	2014-15	20 4-15	वेतन एवं मजदूरी	1.8	7.35	24	सुरक्षा व्यय	-	13 29	18.86	योग	1.87	20.64	42.86
	वास्तविक (लाख रुपए में)		अनुमानित (लाख रुपए में)																			
	2013-14	2014-15	20 4-15																			
वेतन एवं मजदूरी	1.8	7.35	24																			
सुरक्षा व्यय	-	13 29	18.86																			
योग	1.87	20.64	42.86																			
(घ)	आईकेबीएलएल वर्ष 2013-14 और 2014-15 की अनुमानित श्रमिक लागत को वास्तविक अनुरक्षण श्रमिक लागत से अद्यतन करें। परिणामस्वरूप,	वित्त वर्ष 2013-14 और 2014-15 के वास्तविक एवं उत्तरवर्ती वर्षों के अनुमानों को फॉर्मट बी के साथ-साथ प्रशुल्क आवेदन-पत्र में अद्यतन किया जा																				

	यदि आवश्यक हो तो उत्तरवर्ती वर्षों के अनुमानों में भी संशोधन किए जाए।	चुका है।
(ड.)	आईकेबीएलएल ने वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए कर्मचारी औसत लागत में क्रमशः 9 प्रतिशत, 11 प्रतिशत, और 10 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि का अनुमान लगाया है। प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.5.1 के अनुसार, यह प्राधिकरण वित्त मंत्रालय द्वारा घोषित सभी वस्तुओं के थोक मूल्य सूचकांक में परिवर्तन के आधार पर वार्षिक वृद्धि के बारे में आईकेबीएलएल सहित सभी संबंधितों को सूचित करेगा। इस प्राधिकरण को वास्तविक वृद्धि कारक (घोषित किए जाने वाले) के आधार पर वर्ष 2015-16 और 2016-17 की वार्षिक वृद्धि में संशोधन करना पड़ेगा। जैसाकि पहले कहा जा चुका है कि वर्ष 2014-15 के अनुमानों को वास्तविक लागत से अद्यतन करें।	टैम्प द्वारा वर्ष 2010-11 से 2014-15 के लिए अधिसूचित 5.85 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि कारक की औसत के आधार पर वित्त वर्ष 2015-16, 2016-17 और 2017-18 के अनुमानों को अद्यतन किया जा चुका है।
(ii)	विद्युत लागत :	
(क)	फार्म 3बी में बैकअप क्षेत्र की प्रकाश व्यवस्था के लिए विद्युत लागत अनुमानों के बारे में बताया गया है। बैकअप क्षेत्र की प्रकाश व्यवस्था के लिए वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए क्रमशः 20.6 लाख रुपए, 21.2 लाख रुपए, 21.9 लाख रुपए की विद्युत लागत अनुमान का आधार बताए।	पर्व के अनुमान आवेदन-पत्र तैयार करते समय उपलब्ध केपीटी से प्राप्त नवीनतम बिजली बिल (फरवरी 2014 माह के लिए) के आधार पर लगाए गए थे। तथापि, इन अनुमानों को केपीटी से प्राप्त नवीनतम उपलब्ध मासिक बिजली बिल (मार्च 2015 का) के आधार संशोधित फॉर्मेट बी एवं प्रशुल्क आवेदन-पत्र में अद्यतन कर दिया गया है।
(ख)	वर्ष 2013-14 और 2014-15 के विद्युत लागत अनुमानों को वास्तविक लागत से अद्यतन करें। परिणामस्वरूप, यदि आवश्यक हो तो उत्तरवर्ती अनुमानों को वास्तविक विद्युत लागत के संदर्भ में समीक्षा एवं संशोधन करें।	वित्त वर्ष 2013-14 और 2014-15 की वास्तविक विद्युत लागत और उत्तरवर्ती वर्षों के विद्युत लागत अनुमानों को केपीटी से प्राप्त नवीनतम उपलब्ध बिजली बिल (मार्च 2015 का) के आधार पर प्रशुल्क आवेदन पत्र के साथ-साथ फॉर्मेट बी में अद्यतन कर दिया गया है।
(ग)	आईकेबीएलएल विचाराधीन सभी वर्षों का फॉर्म 3बी में यथा अपेक्षित प्रति टन विद्युत उपयोग और यूनिट लागत का विवरण दें।	कार्गो के प्रहस्तन एवं उपस्कर चलाने में विद्युत लागत का उपयोग नहीं होता है। बिजली का उपयोग विशेषकर बैकअप क्षेत्र में प्रकाश व्यवस्था के लिए किया जाता है जिसके लिए जेटी के बैकअप क्षेत्र में 3 हाईमास्ट लाइट एवं ग्लास प्रिंटिंग वाले 35 वॉट के 50 बल्ब लगाए गए हैं। इसलिए हमारे मामले में प्रति टन विद्युत उपयोग प्रासंगिक नहीं है/लागू नहीं होता है।
(घ)	परिकलन में विचार किए गए विद्युत यूनिट लागत की उपयुक्तता के लिए पिछले 3 माह के बिजली के	जनवरी से मार्च 2015 तक के बिजली के बिलों की प्रति प्रस्तुत है।

	बिल की प्रति प्रस्तुत करे।	
(iii)	मरम्मत एवं अनुरक्षण :	
(क)	प्रशुल्क आवेदन पत्र की तालिका 11 में यह उल्लेख किया गया है कि नियामक आधार पर मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत का अनुमान लगाया जाता है। आईकेबीएलएल दिशा-निर्देश 2005 लागू होते हैं। इसलिए इसके मामले में नियामक दृष्टिकोण संगत नहीं है।	सहमत। मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत को वित्त वर्ष 2014-15 की वास्तविक लागत के साथ तृतीय पक्ष के कार्गो का भी उपयोग बार्ज जेटी और सहायक सुविधाओं के अधिकतम उपयोग को ध्यान में रखकर उपयुक्त वृद्धि के आधार पर संशोधित कर दिया गया है।
(ख)	आईकेबीएलएल ने परिसंपत्ति के कुल ब्लॉक का 2 प्रतिशत मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत का अनुमान लगाया गया है। चूंकि टर्मिनल में नवम्बर, 2013 से कार्य हो रहा है। आईकेबीएलएल वर्ष 2013 एवं 2014 के अनुमानों को वास्तविक लागत से अद्यतन करे। परिणामस्वरूप, यदि आवश्यक हो तो वर्ष 2015-16 और 2016-17 के अनुमानों अब उपलब्ध आंकड़ों के आधार पर समीक्षा करें और संशोधन करे।	सहमत। मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत को वित्त वर्ष 2014-15 (चूंकि यह प्रचालन का प्रथम पूर्ण वर्ष था) की वास्तविक लागत के साथ तृतीय पक्ष के कार्गो का भी उपयोग करके बार्ज जेटी और सहायक सुविधाओं के अधिकतम उपयोग को ध्यान में रखकर उपयुक्त वृद्धि के आधार पर संशोधित कर दिया गया है।
(ग)	तृतीय पक्ष के कार्गो के लिए संगत परिसंपत्ति/सुविधाओं जिनके लिए मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत का विचार किया गया है उनका उल्लेख करे।	बार्ज जेटी और सहायक सुविधाओं आरक्षित एवं अन्य कार्गो के लिए समान होती है और तृतीय पक्ष के कार्गो के प्रहस्तन के लिए संगत विशेष सुविधाओं में संबंध स्थापित नहीं किया जा सकता है।
(iv)	उपस्कर किराया प्रभार :	
(क)	दिनांक 26 अप्रैल, 2014 के इसके प्रस्ताव की तालिका 10 में शुष्क बल्क कार्गो, स्टील और बैग कार्गो एवं टिम्बर लॉग के प्रहस्तन के लिए उपस्कर किराया प्रभार के अनुमान हेतु विचार की गई यूनिट दर प्राप्त सर्वाधिक कम कोटेशन के आधार पर है। आईकेबीएलएल द्वारा प्रस्तुत किए गए बोली दस्तावेज और तालिका 10 में उपस्कर किराया प्रभार के अनुमान में विचार की गई यूनिट दरों को देखने से पता चलता है कि आईकेबीएलएल संविदाकार द्वारा उद्धृत यूनिट दर पर 12.36 प्रतिशत सेवाकर जोड़ा है। इस संदर्भ में यह बताना प्रासंगिक है कि प्रशुल्क निर्धारण में सेवाकर को लागत की मद के रूप में नहीं माना जाता है क्योंकि संबंधित महापत्तन न्यास/बीओटी प्रचालक सेवाकर का क्रेडिट ले सकते हैं। इसलिए आईकेबीएलएल सेवाकर घटक को जोड़े बिना सबसे कम बोलीदाता के लिए निर्धारित बेस यूनिट दर पर विचार करते हुए उपस्कर किराया प्रभारों के	सहमत, प्रस्तावित संशोधित प्रशुल्क में शामिल किए गए प्रहस्तन प्रभारों (आउटसोर्स किए गए) से सेवाकर अलग कर दिया गया है। तदनुसार, कार्गो प्रहस्तन प्रभारों हेतु प्रस्तावित संशोधित दरों से भी सेवाकर अलग कर दिया गया है। यह सेवाकर अलग से वसूल किया जाएगा।

	अनुमानों में संशोधन करे।																																	
(ख)	<p>कार्गो प्रहस्तन प्रचालन को आउट सोर्स करने के कार्यक्षेत्र के खंड 2.1.1 में तीन कार्गो समूहों अर्थात् शुष्क बल्क कार्गो का 7.6 लाख टन, स्टील एवं बैग कार्गो का 1.3 लाख टन और टिम्बर लॉग का 1.1 लाख टन प्रति वर्ष का, इस प्रकार कुल 1.0 मिलियन मीट्रिक टन प्रतिवर्ष (एमएमटीपीए) का विभाजन दिया गया है। बोली दस्तावेजों से पता चलता है कि आईकेबीएलएल द्वारा बताए गए सबसे कम बोलीदाता सहित बोलीदाता द्वारा उद्धृत दर अन्य कार्गो की 1.0 एमएमटीपीए के संदर्भ में है। यूनिट दर और अन्य कार्गो के 1 एमएमटीपीए की प्रक्षेपित कार्गो की मात्रा अनुमान लगाए गए उपस्कर किराया प्रभार आईकेबीएलएल द्वारा वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए अनुमान लगाए गए 827 लाख रुपए प्रतिवर्ष उपस्कर किराया प्रभार से मेल नहीं खाता है। आईकेबीएलएल अनुमानित उपस्कर किराया प्रभारों का विस्तृत विवरण दे।</p>	<p>827 लाख रुपए प्रतिवर्ष के उपस्कर किराया प्रभार में आरक्षित कार्गो के प्रभार भी शामिल है (वर्ष 2014-15 से 2016-17 तक के प्रत्येक वर्ष के लिए अनुमानित 827 लाख रुपए की गणना का विस्तृत विवरण निम्नानुसार प्रस्तुत है:</p> <table><tr><th>कार्गो के प्रकार</th><th>मात्रा (लाख मीट्रिक टन में)</th><th>दर (रुपए)</th><th>कुल (लाख रुपए में)</th></tr><tr><td colspan="4"><u>तृतीय पक्ष के कार्गो</u></td></tr><tr><td>शुष्क बल्क</td><td>7.60</td><td>39.30</td><td>298.68</td></tr><tr><td>स्टील और बैग कार्गो</td><td>1.30</td><td>56.20</td><td>73.06</td></tr><tr><td>टिम्बर लॉग</td><td>1.10</td><td>56.20</td><td>61.82</td></tr><tr><td colspan="4"><u>आरक्षित कार्गो</u></td></tr><tr><td>शुष्क बल्क कार्गो</td><td>10.00</td><td>39.30</td><td>393.00</td></tr><tr><td>कुल</td><td></td><td></td><td>26 5</td></tr></table> <p>तथापि, उपस्कर किराया प्रभारों में से सेवाकर को अलग करने के कारण से इनमें संशोधन किया गया है।</p>	कार्गो के प्रकार	मात्रा (लाख मीट्रिक टन में)	दर (रुपए)	कुल (लाख रुपए में)	<u>तृतीय पक्ष के कार्गो</u>				शुष्क बल्क	7.60	39.30	298.68	स्टील और बैग कार्गो	1.30	56.20	73.06	टिम्बर लॉग	1.10	56.20	61.82	<u>आरक्षित कार्गो</u>				शुष्क बल्क कार्गो	10.00	39.30	393.00	कुल			26 5
कार्गो के प्रकार	मात्रा (लाख मीट्रिक टन में)	दर (रुपए)	कुल (लाख रुपए में)																															
<u>तृतीय पक्ष के कार्गो</u>																																		
शुष्क बल्क	7.60	39.30	298.68																															
स्टील और बैग कार्गो	1.30	56.20	73.06																															
टिम्बर लॉग	1.10	56.20	61.82																															
<u>आरक्षित कार्गो</u>																																		
शुष्क बल्क कार्गो	10.00	39.30	393.00																															
कुल			26 5																															
(ग)	<p>यदि आईकेबीएलएल ने आरक्षित कार्गो के लिए भी उपस्कर किराया प्रभारों का अनुमान लगाया है तो आईकेबीएलएल उसका विस्तृत परिकलन प्रस्तुत करे। ऊपर (क) में की गई टिप्पणी और जैसाकि आईकेबीएलएल द्वारा प्रस्तुत दस्तावेजों से आउटसोर्सिंग हेतु कार्य एवं 1एमएमटीपीए के लिए बोलीदाताओं द्वारा उद्धृत के बारे में पता चलता है उस परिप्रेक्ष्य में अपनाई गई यूनिट दर के समर्थन में दस्तावेजी प्रमाण प्रस्तुत करे।</p>	<p>वर्तमान में आरक्षित उपयोगकर्ता ही आरक्षित कार्गो के प्रहस्तन प्रभार/उपस्कर किराया प्रभार वहन करते हैं और आरक्षित उपयोगकर्ता स्वयं ही जहाजीकुली एवं अन्य कार्यों के लिए ठेका देते हैं इसलिए आरक्षित कार्गो पर कोई प्रशुल्क लागू नहीं होता है। तथापि, प्रशुल्क परिकलन के लिए शुष्क बल्क कार्गो पर यथा लागू 39.30 रुपए प्रति मीट्रिक टन के प्रहस्तन प्रभारों (आउट सोर्स किए गए कार्य) पर विचार किया जाता है और इसका उल्लेख ऊपर (ख) में किया गया है। इसका उपयोग 2एमएमटीपीए के प्रहस्तन जिसमें आरक्षित के साथ तृतीय पक्ष के कार्गो भी शामिल है, के आधार प्रति मीट्रिक टन प्रशुल्क के परिकलन के लिए किया जाता है। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि आईकेबीएलएल द्वारा विकसित की गई बार्ज जेटी एवं सहायक सुविधाएं आरक्षित तथा तृतीय पक्ष के उपयोगकर्ताओं के लिए समान होती है।</p>																																

(घ)	कार्गो प्रहस्तन प्रचालन के आउटसोर्सिंग के कार्य क्षेत्र के खंड 3.1.9 में बताया गया है संविदाकार लागत के अतिरिक्त कपीटी की दर की 1.2 गुणा विद्युत लागत एवं करों का भुगतान करेगा। इसके अतिरिक्त, 150 रुपए प्रतिमीट्रिक टन की दर से जलापूर्ति की जाएगी और प्रत्येक तीन वर्ष की समाप्ति पर इसकी समीक्षा की जाएगी यह स्पष्ट नहीं हो रहा है कि क्या उक्त प्रावधान का परिकलन पर कोई प्रभाव पड़ेगा। स्थिति स्पष्ट करें। यदि इस पर विचार किया गया तो विस्तृत विवरण के साथ इसका आधार प्रस्तुत करें।	यदि संविदाकार बिजली और पानी का उपयोग करता है तो ये उसकी वसूली की दरें हैं। यदि कोई वसूली की जाती है तो एल-1 बोलीदाता द्वारा उद्धृत दर पर इसका प्रभाव नहीं पड़ेगा क्योंकि यह निविदा की शर्त है। इसलिए इस पर विचार नहीं किया गया है।
(ड.)	आईकेबीएलएल विस्तृत परिकलन के साथ-साथ वर्ष 2013-14 और 2014-15 में उपस्कर किराया प्रभारों में किए गए व्यय का विवरण दे।	जैसाकि (ग) में बताया जा चुका है कि वर्तमान में आरक्षित उपयोग कर्ता ही आरक्षित कार्गो के प्रहस्तन प्रभार/उपस्कर किराया प्रभार वहन करते हैं और उपयोग कर्ता स्वयं ही जहाजीकुली एवं अन्य कार्यों के लिए ठेका देता है इसलिए आरक्षित कार्गो पर कोई प्रशुल्क लागू नहीं होता है। इसलिए ऐसे किसी व्यय की आईकेबीएलएल की पुस्तिकाओं में नहीं दर्शाया गया है।
(v)	रॉयल्टी:	
	जैसाकि ऊपर 6(v) में हमारे प्रश्न में कहा गया है कि प्रशुल्क दिशा निर्देश 2005 के खंड 2.5.2 के अनुसार प्रशुल्क निर्धारण में रॉयल्टी की निकासी ग्राह्य नहीं है। कांडला पत्तन न्यास ने भी अपनी समीक्षा में यही टिप्पणी की है। लागत विवरण में राजस्व हिस्से के अनुमान को अलग करे क्योंकि यह दिशानिर्देशों के प्रावधान के अनुरूप नहीं है।	सहमत। अब राजस्व हिस्से को संशोधित प्रशुल्क परिकलन से अलग कर दिया गया है।
(vi)	पट्टा किराया	
	तालिका 11 से पता चलता है कि आईकेबीएलएल वित्त वर्ष 2014-15 के लिए 171.5 लाख रुपए के पट्टा किराया का अनुदान लगाया है जिसमें भूमि के लाइसेंस शुल्क के 61.16 लाख रुपए, तटीय प्रभार के 95.38 लाख रुपए, सीमा-शुल्क अनुदान प्रभार के 15.0 लाख रुपए शामिल हैं। इस संबंध में निम्नलिखित बिन्दु स्पष्ट करें:	
(क)	आईकेबीएलएल ओर केपीटी द्वारा किए गए रियायत करार के खंड 9.1 (क) (क) (i) में शर्त है कि आईकेबीएलएल को समय-समय प्रचालित दर सूची के अनुसार लाइसेंस अवधि की समाप्ति तक प्रतिवर्ष 45,36,000/- रुपए (अर्थात् 36000 वर्गमीटर के बैकअप × क्षेत्र × 10.5 रुपए प्रतिमाह	केपीटी एवं आईकेबीएलएल के मध्य दिनांक 16.11.2011 को रियायत करार किया गया। आईकेबीएलएल ओर केपीटी द्वारा किए गए रियायत करार के खंड 9.1 (क) (क) (i) में शर्त है कि आईकेबीएलएल के समय-समय पर प्रचालित दर सूची के अनुसार लाइसेंस अवधि की समाप्ति तक प्रतिवर्ष

	<p>× 12 माह) का भुगतान करना होगा। इसके लिए आईकेबीएलएल ने वर्ष 2014-15 से 2016-17 तक प्रत्येक वर्ष के लिए 61.16 लाख रुपए प्रतिवर्ष के भूमि लाइसेंस शुल्क का अनुमान लगाया है। कृपया अपनाई गई लाइसेंस शुल्क की बेस यूनिट दर, अपनाए गए वृद्धि कारक, यदि कोई हो, को दर्शाते हुए विस्तृत परिकलन प्रस्तुत करें। आईकेबीएलएल इस प्राधिकरण के प्रासंगिक प्रशुल्क आदेश के अनुसार आईकेबीएलएल द्वारा भूमि पट्टा किराया का अनुमान लगाते समय विचार किए गए प्रासंगिक पट्टा किराया विवरण दे।</p>	<p>45,36,000/- रुपए (अर्थात् 36000 वर्गमीटर के बैकअप क्षेत्र × 10.5 रुपए प्रतिमाह 12 × माह) का भुगतान करना होगा। तथापि, केपीटी ने दिनांक 16.06.2011 के पत्र द्वारा पट्टा किराए में परिवर्तन के बारे में सूचित किया। इसकी प्रति संलग्न है। आवेदन पत्र में विचार की गई लाइसेंस शुल्क की राशि के प्रमाण के रूप में केपीटी द्वारा वित्त वर्ष 2015-16 के लिए मांगे गए लाइसेंस शुल्क का मांग नोट संलग्न है।</p> <p>(आईकेबीएलएल द्वारा दिनांक 04 फरवरी 2015 को प्रस्तुत किए गए दस्तावेजों के अनुसार केपीटी ने 17 फरवरी, 2015 से 16 फरवरी 2016 तक की अवधि के लिए निम्नानुसार अग्रिम लाइसेंस शुल्क प्रेषित करने का अनुरोध किया है:</p> <p>भूमि का लाइसेंस शुल्क (36,000 वर्ग मीटर × 12.6 × 12) = 54,43,200.00</p> <p>जलाग्र के लिए तटीय = 86,59,457.00</p> <p>लाइसेंस शुल्क कुल = 1,41,02,657.00</p> <p>12.36% की दर से सेवाकर = 17,43,088.00</p> <p>निवल राशि = 1,58,45,745.00</p> <p>तथापि, प्रस्तावित संशोधित प्रशुल्क परिकलन में से सेवाकर को अलग कर दिया गया है। सेवाकर को छोड़कर लाइसेंस शुल्क 54.43 लाख रुपए प्रतिवर्ष है।</p>
(ख)	आईकेबीएलएल लागत विवरण को वर्ष 2013-14 और 2014-15 के लिए केपीटी को देय वास्तविक भूमि पट्टा किराया से अद्यतन करें।	लागत विवरण में इसे अद्यतन कर दिया गया है।
(ग)	आईकेबीएलएल वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए 61.16 लाख रुपए के समान भूमि लाइसेंस शुल्क का अनुमान लगाया है। आईकेबीएलएल इसकी पुष्टि करें कि रियायत करार की शर्तों के अनुसार वर्ष 2015-16 और 2016-17 के लिए पट्टे किराए में कोई वार्षिक वृद्धि लागू नहीं होती है।	<p>आईकेबीएलएल ने इस संबंध में केपीटी द्वारा मांगे गए मांग नोट के अनुसार आवेदन-पत्र में लाइसेंस शुल्क पर विचार किया है। आईकेबीएलएल वित्त वर्ष 2011-12 से 2015-16 तक सेवाकर को छोड़कर प्रतिवर्ष 54.43 लाख रुपए के लाइसेंस शुल्क का भुगतान किया है।</p> <p>यद्यपि पट्टा किराया हेतु दरों का संशोधित मान 01 अप्रैल-2014 से प्रभावी है, केपीटी ने ऐसी संशोधित दरे अधिसूचित नहीं की हैं। इस स्तर पर हम दरों में परिवर्तन की मात्रा और इसको अधिसूचित करने का समय नहीं बता सकते। उपर्युक्त वर्णित कारणों को ध्यान में रखते हुए, पट्टा किराए में किसी वार्षिक वृद्धि पर विचार नहीं किया गया है। यदि केपीटी द्वारा बाद में कोई वृद्धि अधिसूचित की जाती है</p>

		तो इसे प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देश 2005 के खंड सं. 3.1.8 के अनुसार टीएएमपी विचारार्थ रखा जाएगा
(घ)	रियायत करार के खंड 9.1 (क) (क) (i) के अनुसार आईकेबीएलएल को 120 मीटर तटीय जलाग्र भाग के उपयोग हेतु 2 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि के अधीन 80 लाख रुपए की राशि का भुगतान करना होता है। फरवरी, 2011 में किए गए रियायत करार में निर्धारित तटीय जलाग्र प्रभार को ध्यान में रखते हुए और उस पर 2 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि कारक वर्ष 2014-15 के लिए तटीय जलाग्र प्रभार 84.89 लाख रुपए होगा (अर्थात् 80 लाख रुपए $\times 1.02 \times 1.02 \times 1.02$) जो कि आईकेबीएलएल द्वारा तटीय जलाग्र प्रभार 95.38 लाख रुपए अनुमानित किया गया था। आईकेबीएलएल अनुमानित तटीय नगर प्रभार की विस्तृत गणना प्रस्तुत करे और यह पुष्ट करे कि यह सीए के प्रावधानों के अनुरूप है।	पूर्व में, प्रशुल्क गणना में हमने सेवा कर सहित तटीय नगर प्रभार निकाला था। 12.36 प्रतिशत की दर से यथा लागू सेवा कर को ध्यान में रखते हुए 95.38 लाख रुपए पर पहुंच गया। बलिक, संशोधित प्रशुल्क लागू करने में, सेवाकर पर सेनवेट क्रेडिट की प्रयोज्यता को ध्यान में रखते हुए इसे हटाया गया है।
(ड.)	आईकेबीएलएल द्वारा वर्ष 2013-14 और 2014-15 के लागत विवरण को वास्तविक लाइसेंस शुल्क अद्यत करे।	लागत विवरण में इसको अद्यत कर दिया गया है।
(च)	वर्ष 2014-15 के लिए आकलित किए गए 15 लाख रुपए के सीमा-शुल्क संस्थापना प्रभार के आधार बताए। आईकेबीएलएल संदर्भित सीमा-शुल्क अधिसूचना के अंतर्गत दस्तावेजी साक्ष्यों के साथ आकलन की पुष्टि करें।	सीमा-शुल्क कांडला ने अधिसूचना सं. 10/2013 दिनांक 11.11.2013 के माध्यम से सीमा-शुल्क अधिनियम, 1962 के प्रावधानों के अनुसार आईकेबीएलएल जेटी को एक घाट के रूप में अधिसूचित किया है। उक्त अधिसूचना की शर्त सं. 13 के अनुसार अभिरक्षक अर्थात् आईकेबीएलएल उक्त जेटी हेतु तैनात सीमा-शुल्क स्टाफ का संस्थापना प्रभार वहन करेगा। (उक्त अधिसूचना की एक प्रति आईकेबीएलएल द्वारा प्रस्तुत की गई) सीमा-शुल्क कांडला के पत्र सां. एस/3.08/08.09/ ईएसटीटी दिनांक 10.04.2015 के माध्यम से उठाई गई 17.36 लाख रुपए की मांग के प्रति 16.11.13 से 31.03.2014 की अवधि के लिए वित्त वर्ष 2013-14 में किए गए 4.51 लाख रुपए के वास्तविक भुगतान के आधार पर वित्त वर्ष 2014-15 के लिए 15 लाख रुपए के सीमा-शुल्क संस्थापना प्रभार का आकलन किया गया। मांग पत्र की प्रति संलग्न है। यहां यह उल्लेख करना उपयुक्त होगा कि संस्थापना प्रभार का आकलन किया गया। आईकेबीएलएल की पुस्तकों में वित्त वर्ष 2013-14 से संबंधित 12.85

		<p>रुपए का कम भुगतान वित्त वर्ष 2014-15 में प्रदान किया गया।</p> <p>[आईकेबीएलएल द्वारा प्रस्तुत किए गए दस्तावेजों से यह पता चलता है कि कांडला के सीमा-शुल्क आयुक्त कार्यालय ने आईकेबीएलएल को नवम्बर, 2013 से, तैनात सीमा-शुल्क अधिकारी/स्टाफ के संबंध में, अर्थात् 01 अधीक्षक, 02 निरीक्षक और 01 सिपाही निम्नानुसार है, लागत वसूली प्रभार जमा करने का अनुरोध किया है:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>दस्तावेजी तिथि</th><th>अवधि</th><th>राशि रुपए में</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">10.04.2015</td><td>जनवरी 15-मार्च 15</td><td>11,61,717</td></tr> <tr> <td>अप्रैल 15-जून 15</td><td>11,61,717</td></tr> <tr> <td rowspan="2">26. 9 2 14</td><td>अप्रैल 14-जून 14</td><td>10,93,995</td></tr> <tr> <td>जुलाई 14-दिसम्बर 14</td><td>22,60,926</td></tr> <tr> <td rowspan="2">27.12.2013</td><td>नवम्बर 13-दिसम्बर 13</td><td>6,94,600</td></tr> <tr> <td>जनवरी 14-मार्च 14</td><td>10,41,900</td></tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">]</p>	दस्तावेजी तिथि	अवधि	राशि रुपए में	10.04.2015	जनवरी 15-मार्च 15	11,61,717	अप्रैल 15-जून 15	11,61,717	26. 9 2 14	अप्रैल 14-जून 14	10,93,995	जुलाई 14-दिसम्बर 14	22,60,926	27.12.2013	नवम्बर 13-दिसम्बर 13	6,94,600	जनवरी 14-मार्च 14	10,41,900
दस्तावेजी तिथि	अवधि	राशि रुपए में																		
10.04.2015	जनवरी 15-मार्च 15	11,61,717																		
	अप्रैल 15-जून 15	11,61,717																		
26. 9 2 14	अप्रैल 14-जून 14	10,93,995																		
	जुलाई 14-दिसम्बर 14	22,60,926																		
27.12.2013	नवम्बर 13-दिसम्बर 13	6,94,600																		
	जनवरी 14-मार्च 14	10,41,900																		
(छ)	आईकेबीएलएल यह स्पष्ट करे कि जब प्रहस्तन संचालन को आउटसोर्स किया जाता है तो तृतीय पक्ष के कार्गो हेतु प्रशुल्क निर्धारण के लिए लाइसेंस शुल्क, तटीय नगर प्रभार और सीमा-शुल्क संस्थापना प्रभार किस प्रकार संगत है।	<p>प्रहस्तन प्रचालन केवल तब संभव है जब जेटी कार्यशील हो।</p> <p>लाइसेंस शुल्क, तटीय जलाग्र प्रभार और सीमा-शुल्क संस्थापना प्रभार संचालनात्मक व्यय हैं जो कि जेटी को कार्यशील रखने के लिए आवश्यक हैं और यह विकसित की गई कुल सुविधा के लिए है तथा गतिविधि वार अलग नहीं किए जा सकते जैसा कि पहले कहा गया है। अतः यह प्रभार भी तृतीय पक्ष से वसूल किए जाने हैं।</p>																		
(vii)	बीमा																			
(क)	वर्ष 2013-14 और 2014-15 के दौरान उपगत लागत को वास्तविक बीमा लागत से अद्यत करे। तदनुरूप, यदि आवश्यक हो तो वर्ष 2015-16 और 2016-17 के आकलन की भी समीक्षा की जाए और संशोधन किया जाए	इसे लागत विवरण में अद्यत कर दिया गया है।																		
(ख)	लागत विवरण में विचार किए गए आंकड़ों के को उचित सिद्ध करने के लिए आईकेबीएलएल द्वारा लिए गए संगत बीमा कवर की प्रति प्रस्तुत करें।	<p>वित्त वर्ष 2014-15 के लिए बीमा कवर (मानक अग्नि एवं विशेष जोखिम नीति) की प्रति प्रस्तुत है। (आईकेबीएलएल द्वारा प्रस्तुत 16.11.2014 की प्रीमियम रसीद में 16.11.2014 से 15.11.2015 की बीमा अवधि के लिए 9,81,886/-रुपए का प्रीमियम दर्शाया गया है।)</p>																		
(ग)	संबंधित पूर्व के वर्षों के आकलनों के संबंध में वर्ष 2015-16 और 2016-17 के लिए बीमा लागत के अनुमान में 3 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि लागू करने का	टीएएमपी द्वारा वर्ष 2010-11 से 2014-15 तक के लिए अधिसूचित वार्षिक वृद्धि घटक के औसत, जोकि 5.85 प्रतिशत है, के आधार पर वित्त वर्ष,																		

	आधार बताए।	2015-16, 2016-17 और 2017-18 के अनुमान अद्यतन किए गए हैं।
(घ)	बीमा लागत के आकलन के लिए विचार किए गए तृतीय पक्ष के कार्गो के प्रहस्तन हेतु संगत परिसंपत्तियों/सूचनाओं को सूचीबद्ध करें।	बीमा लागत के आकलन हेतु, बार्ज जेटी के लिए अग्नि नीति एवं अन्य सुविधाओं पर विचार किया गया है। चूंकि जैसा पहले बताया जा चुका है। प्रहस्तन आरक्षित और तृतीय पक्ष कार्गो के लिए समान सुविधा है, तृतीय पक्ष कार्गो के प्रहस्तन हेतु संगत परिसंपत्तियों/सुविधाओं को अलग से सूचीबद्ध नहीं किया जा सकता।
(viii)	अन्य व्यय :	
(क)	आईकेबीएलएल, 2005 दिशानिर्देशों के अनुसार शासित है, और इसलिए नियामक आधार पर आकलित किए गए अन्य व्यय संगत नहीं है और इन्हें पूर्व के वास्तविक व्यय के आधार पर संशोधित करने की आवश्यकता है।	सहमत। संशोधित गणना पत्रक में, अन्य व्यय को पूर्व के वास्तविक व्यय तथा वृद्धि के आधार पर लिया गया है।
(ख)	लागत विवरण में वर्ष 2013-14 और 2014-15 के अन्य व्यय विवरण को वास्तविक से अद्यतन करें। तदनुसार, यदि आवश्यक होता हो, तो, वास्तविक व्ययों के संदर्भ में वर्ष 2015-16 और 2016-17 के आकलनों की भी समीक्षा की जाए और संशोधन किया जाए।	संशोधित गणना पत्र में इसे अद्यतन कर दिया गया है।
(ग)	आईकेबीएलएल को यह भी सिद्ध करना है कि अन्य व्यय तृतीय पक्ष के कार्गो के प्रहस्तन के लिए किस प्रकार संगत है।	अन्य व्यय समान व्यय की प्रकृति के हैं और बार्ज जेटी सुविधा से संबंधित हैं। संपूर्ण जेटी सुविधा के लिए समान लागत को आरक्षित तथा तृतीय पक्ष के कार्गो प्रहस्तन सुविधा के बीच विभाजित नहीं किया जा सकता है।
(ix)	मूल्यहास:	
(क)	प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.7.1 के अनुसार, कंपनी अधिनियम के अनुसार अपनाए गए लाइफ मानदंड के साथ अथवा रियायत करार में निर्धारित लाइफ मानदंड के आधार पर, जो भी अधिक हो, सीधी रेखा पद्धति के आधार पर मूल्यहास की गणना की जाए। आईकेबीएलएल को इस बात की पुष्टि करे कि क्या मूल्यहास की गणना प्रशुल्क दिशानिर्देश के अनुसार है?	संशोधित प्रशुल्क गणना में, मूल्यहास को भवन के मामले के अतिरिक्त, कंपनी अधिनियम के भाग ग की अनुसूची II में निर्धारित उपयोगी लाइफ के अनुसार लिया गया है। कंपनी अधिनियम, 2013 की अनुसूची II में आरसीसी संरचना के भवन के लिए 60 वर्ष की उपयोगिता अवधि निर्धारित की गई। हालांकि रियायत करार के प्रावधान के अनुसार आईकेबीएलएल को 30 वर्ष की रियायती अवधि (2 वर्ष की निर्माण अवधि सहित) के समापन के बाद शून्य मूल्य के साथ जेटी इसलिए भवन के मामले में आईकेबीएलएल ने अनुसूची II में निर्धारित 60 वर्ष के स्थान पर 28 वर्ष की उपयोगिता अवधि पर विचार किया। उपर्युक्त निरूपण कंपनी अधिनियम, 2013 के प्रावधान के अनुसार है जिसमें कहा गया

		है कि कंपनी अनुसूची II में यथानिर्धारित परिसंपत्तियों की उपयोगिता अवधि से विचलन कर सकती है यदि इसे उचित रूप में लेखा बही में प्रकट किया जाए जिसका आईकेबीएलएल पालन करेगी।
(ख)	प्रस्ताव में कहा गया है कि कंपनी अधिनियम के आधार पर मूल्यहास की गणना की गई है। आईकेबीएलएल इसकी पुष्टि करे कि क्या मूल्यहास की गणना कंपनी अधिनियम, 2013 के अनुसार की गई है? यदि नहीं तो कृपया मूल्यहास के आंकड़ों को कंपनी अधिनियम, 2013 के अनुसार संशोधित करें तथा उक्त अधिनियम में निर्धारित उपयोगिता मानदंड के आधार पर अपनाई गई मूल्यहास दर के संदर्भ को निर्दिष्ट करें।	हमारा उत्तर ix) क) में दिए गए उत्तर के सदृश ही है। प्रयुक्त पूंजी पर लाभ एवं लागत विवरण के गणना पत्र में कंपनी अधिनियम, 2013 के अनुसार यथाविचारित मूल्यहास की संशोधित दर को शामिल किया गया है।
(ग)	वर्ष 2013-14 और 2014-15 के लागत विवरण को वास्तविक मूल्यहास से अद्यतन करें। तदनु रूप, यदि आवश्यक हो तो, वास्तविकी लागत के संदर्भ में वर्ष 2015-16 और 2016-17 के आकलनों की भी समीक्षा की जाए।	इसे लागत विवरण में अद्यतन कर दिया गया है।
(घ)	आईकेबीएलएल गणना से यह सिद्ध करे कि विचारित मूल्यहास तृतीय पक्ष के कार्गो प्रहस्तन हेतु संगत परिसंपत्तियों/सुविधाओं के लिए है।	बार्ज जेटी सुविधा संपूर्ण जेटी सुविधा के लिए समान है और इसे आरक्षित तथा तृतीय पक्ष के कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के बीच विभाजित नहीं किया जा सकता है।
(ख)	नियोजित पूंजी :	
(क)	20.93 करोड़ रुपए की राशि 36000 वर्गमीटर पृष्ठ क्षेत्र के उन्नयन हेतु है जो केवल आरक्षित उपयोग के लिए है। ऐसा है तो, तृतीय पक्ष के कार्गो प्रहस्तन हेतु प्रशुल्क निर्धारण के लिए सुविचारित 20.93 रुपए के सकल ब्लॉक का औचित्य सिद्ध करें।	जेटी पर कार्गो प्रहस्तन प्रचालन हेतु पृष्ठ क्षेत्र का विकास आवश्यक है। इसे केवल आरक्षित कार्गो के प्रहस्तन हेतु विकसित नहीं किया गया। रियायत करार के परिशिष्ट 4 के खंड (iv) के अनुसार पत्थरों के टुकड़ों, मूरम और डब्ल्यू.एम. आदि द्वारा ऊपरी स्तर ई.एल + 9.00 मीटर के भराव द्वारा 36,000 वर्गमीटर भूमि विकसित की तथा प्रारंभ में बंजर भूमि स्तर फैक्टरी भवन के समीप अधिकतम ई.एल. + 7.00 मीटर और समुद्र क्षेत्र की ओर नीचे की ओर ढलान अधिकतम ई.एल.-2.00 मीटर था। डंपरों क्रेनों की अवाजाही संभव करने के लिए निर्माण चरण के दौरान इस क्षेत्र को ई.एल. + 9.00 मीटर तक भरा गया। चूंकि यह आरक्षित तथा साथ ही तृतीय पक्ष के उपयोगकर्ता के लिए समान सुविधा है अतः इसे अलग नहीं किया जा सकता।
(ख)	आईकेबीएलएल ने वर्ष 2013-14 के लिए परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक का 2093 लाख	सहमत। संशोधित प्रशुल्क आवेदन में इसे सही कर दिया

	रूप का आकलन किया है तथा वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए समान स्तर पर बनाए रखा है। चूंकि आईकेबीएलएल ने प्रचालन पहले ही शुरू कर दिया है, सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत प्रमाणित वर्ष 2013-14 और 2014-15 के वार्षिक लेखों में आकलित सकल ब्लॉक बताए गए वास्तविक सकल ब्लॉक, मूल्यहास, निवल ब्लॉक से अद्यतन करें।	गया है।
(ग)	फार्म 4बी में बताया गया है कि कार्यशील पूंजी आवश्यकता को चालू परिसंपत्तियों = चालू देयताओं के रूप में ध्यान नहीं दिया गया है। आईकेबीएलएल को 2005 दिशानिर्देश के खंड 2.9.9 में निर्धारित मानदंडों के अनुसार कार्यशील पूंजी का आकलन करे जो कि निर्धारित लागत फॉर्मेट (फार्म 4 बी) में भी शामिल है	सहमत। संशोधित प्रशुल्क अनुप्रयोग में इसे सही कर दिया गया है।
(xi)	फॉर्म 5बी (i)-कार्गो प्रहस्तन कार्य के लिए लागत विवरण	
(क)	यदपि, फार्म 5बी (i)-में दर्शाए गए कुल आय, व्यय एवं निवल अधिशेष फार्म 3ए के आकलनों से मेल खाते हैं, परंतु प्रचालन व्यय में लागत मद जैसे फॉर्म 5बी (i) में अनुरक्षण श्रमिक लागत, अन्य व्यय, आदि फॉर्म 3ए में प्रस्तुत आकलनों से मेल नहीं खाते हैं। आईकेबीएलएल सही फॉर्म 5बी (i) प्रस्तुत करे।	आय एवं व्यय के संशोधित आंकड़ों से इसे सही कर दिया गया है।
(ख)	क्रम सं. (xiv) पर निवल अधिशेष/कमी सही नहीं है। आईकेबीएलएल द्वारा किए गए {(x)-(xiii)} के स्थान पर यह {(ix)-(xiii)} होना चाहिए।	आय एवं व्यय के संशोधित आंकड़ों से इसे सही कर दिया गया है।
(xii)	उप-कार्यकलाप लागत विवरण:	
	फॉर्म 5 में निजी टर्मिनल प्रचालक के लिए निर्धारित लागत में फॉर्मेट में निर्धारित कुछ सामान्य दिशानिर्देशों के आधार पर मुख्य गतिविधि में अन्य कार्यों हेतु लागत विवरण भरना होता है। आईकेबीएलएल के मामले में दो प्रमुख कार्गो समूह "आरक्षित कार्गो" एवं "अन्य कार्गो" है। आईकेबीएलएल से इन दो प्रमुख कार्गो समूहों के लिए पृथक उप-कार्यकलाप लागत विवरण प्रस्तुत करने का अनुरोध है। इन दो प्रमुख कार्गो समूहों के लिए उप-कार्यकलाप लागत विवरण भरते हुए इसका कुल योग भरे गए समेकित लागत विवरण से मेल खाना चाहिए, हमारे द्वारा अवलोकित निम्नलिखित बिंदुओं पर विचार किया जाना चाहिए:	जैसा कि पहले उल्लेख किया गया है, आरक्षित एवं तृतीय के पक्ष कार्गो की कार्य-वार लागत अलग करना संभव नहीं है।
(क)	व्यवहार्यता रिपोर्ट के पैरा 4.4 में बताया गया है	व्यवहार्यता रिपोर्ट में एक त्रुटि है जहां यह उल्लेख

	<p>कि 36,000 वर्ग मीटर का विकसित बैकअप क्षेत्र केवल आरक्षित उपयोग के लिए है। कार्गो प्रहस्तन संचालन की आउटसोर्सिंग के लिए कार्यक्षेत्र के 2.1.1 के साथ पठित खंड 3.1.3 और 3.1.4 से यह और अधिक पुष्ट होता है जिसमें कहा गया है कि कार्गो (अर्थात् आरक्षित कार्गो के अतिरिक्त) को डंपर/ट्रक/ट्रेलर से सीधे स्थानांतरित किया जाएगा तथा जेटी पर किसी प्रकार के कार्गो के लिए कोई अनावश्यक आवाजाही नहीं होगी। यहां तक कि प्रस्तावित दरमान में कहा गया है कि उपयोगकर्ता को कोई भंडारण सुविधा प्रदान नहीं की जाएगी। इसलिए आईकेबीएलएल द्वारा आकलित 2093 लाख रुपए के सकल ब्लॉक में से संबद्ध प्रचालन लागत जैसे मरम्मत और अनुरक्षण लागत, 36,000 वर्गमीटर के बैकअप क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क, मूल्यहास, विद्युत लागत के साथ बैकअप क्षेत्र के विकास से संबंधित 1332.26 लाख रुपए को आरक्षित कार्गो के लिए प्रस्तुत लागत विवरण से प्रत्यक्षतः विभाजित करना होगा, जिसका इस निवेश से लाभ प्राप्त करने की संभावना है।</p>	<p>किया गया है कि, “36,000 वर्गमीटर का संपूर्ण विकसित क्षेत्र केवल आरक्षित उपयोग के लिए है।” जिसे संशोधित आवेदन में सुधार दिया गया है क्योंकि जेटी पर कार्गो प्रहस्तन संचालन के लिए बैकअप क्षेत्र का विकास अत्यंत आवश्यक है। यह समान सुविधा है जिसे आरक्षित के साथ तृतीय पक्ष के कार्गो प्रहस्तन के लिए उपयोग किया जाना है।</p> <p>अलग करना संभव नहीं है क्योंकि आवश्यक सुविधा कार्गो प्रहस्तन के लिए है चाहे वह आरक्षित हो अथवा तृतीय पक्ष हो। यहां तक कि रियायत करार के अनुसार पृथक परियोजना सुविधा पर विचार नहीं किया गया है।</p>
(ख)	अन्य कार्गो से प्रत्यक्षतः संबंधित व्यय इस “अन्य कार्गो” श्रेणी के लिए प्रस्तुत अन्य कार्य लागत विवरण से प्रत्यक्षतः विभाजित हो।	
(ग)	कुछ समान पूंजीगत व्यय और समान प्रचालन लागत को इन दो कार्गो समूहों के बीच विभाजक आधार पर विभाजित करे।	
(घ)	प्रत्येक लागत मद के विभाजन हेतु परिकलन एवं आधार का विवरण प्रस्तुत करें।	जैसाकि पहले कहा गया है, आरक्षित एवं तृतीय पक्ष के कार्गो के लिए कार्य वार लागत को अलग करना संभव नहीं है।
III	दरमान :	
(i)	<p>आईकेबीएलएल अपने दरमान (एसओआर) में निम्नलिखित समान शर्तों को शामिल करने पर भी विचार करे जोकि सभी महापत्तन न्यासों और निजी टर्मिनल प्रचालकों के लिए समान रूप से निर्धारित हैं:</p> <p>(क) कच्चे तेल, लौह अयस्क एवं लौह छर्छों सहित तापीय कोयला पीओएल के अतिरिक्त सभी तटीय कार्गो के लिए कार्गो संबंधी प्रभार सामान्य कार्गो/कंटेनर संबंधी कार्गो का 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए।</p>	<p>सहमत।</p> <p>दरमान में इसे शामिल कर लिया गया है। संशोधित दरमान प्रस्तुत है।</p>

	<p>(ख) कार्गो संबंधी प्रभार के मामले में घाट शुल्क सहित जहाज-तट हस्तांतरण तथा जहाजी घाट से/को भंडारण यार्ड से/को तक के सभी संगत प्रहस्तन प्रभार पर रियायती दरें लगानी चाहिए।</p> <p>(ग) विदेशी पत्तन से कार्गो, जो भारतीय पत्तन 'क' से उत्तरवर्ती पोतान्तरण के लिए भारतीय पत्तन 'ख' तक पहुंचाता है, पर उसके आवश्यक तटीय यात्रा के लिए रियायती शुल्क वसूले जाएंगे। अन्य शब्दों में तटीय यात्रा करने हेतु स्वीकृत जहाजों द्वारा भारतीय पत्तनों से/को लाए गए कार्गो का रियायत के लिए अर्हक होंगे।</p> <p>(घ) तटीय कार्गो/पोतों के लिए शुल्क भारतीय रुपए के मूल्य में होंगे और एकत्रित किए जाएंगे।</p> <p>(ङ.) बकायों की गणना हेतु वजन की इकाई 1 टन अर्थात् 1000 किलोग्राम होगी, घनत्व मापन की इकाई 1 घन मीटर तथा आयतन में, द्रव के लिए क्षमता मापन की इकाई 1000 लीटर होगी।</p> <p>(च) कुल भार अर्थात् घनत्व का मापन या किसी विशेष मद की क्षमता के मापन की गणना में 0.5 इकाई को विभाजन 0.5 इकाई के रूप में लिया जाएगा तथा 0.5 और अधिक के विभाजन को एक इकाई के रूप में समझा जाएगा, अपवाद के रूप में जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट हो।</p>	
(ii)	<p>सूची 3.0 कार्गो प्रहस्तन शुल्क के नीचे प्रस्तावित नोट से पता चलता है कि अनुसूची में निर्धारित शुल्कों के अलावा, उपयोगकर्ता को पत्तन के दरमानों (अर्थात् केपीटी) में निर्धारित घाटशुल्क दरों के अनुसार घाट शुल्क का भुगतान करना होगा। प्रशुल्क को स्वीकार्य लागत के साथ तृतीय पक्ष के कार्गो को आईकेबीएलएल द्वारा प्रदत्त सेवाओं के लिए 2005 मार्गदर्शिका के अंतर्गत प्रतिफल के आधार पर निर्धारित किया गया है।</p> <p>आईकेबीएलएल बार्ज जेटी पर केपीटी के एसओआर के अनुसार घाट शुल्क प्रभार के उपकर के लिए केपीटी द्वारा प्रदत्त सेवाओं को स्पष्ट करे। आईकेबीएलएल के एसओआर में इस नोट के निर्धारण के लागत विवरण को समर्थित जो इसे केपीटी द्वारा प्रदत्त सेवाओं से जुड़ी हुई है, की पर्याप्त औचित्य बताए। आईकेबीएलएल यह भी स्पष्ट करे कि लाइसेंसदाता द्वारा एकत्रित करने योग्य एक दर को लाइसेंसधारी के एसओआर में</p>	<p>उक्त नोट से घाट शुल्कों से संबंधित विवरण को हटा दिया गया है। संशोधित प्रशुल्क में से राजस्व हिस्से को भी निकाल दिया गया है।</p>

	कैसे निर्धारित किया जा सकता है। आईकेबीएलएल जांच करे क्या यह भुगतान केपीटी को आईकेबीएलएल द्वारा अन्य कारणों के प्रहस्तन के लिए रायल्टी/राजस्व अंश भुगतान के सदृश है। क्योंकि रायल्टी/राजस्व हिस्सा भुगतान 2005 दिशा-निर्देश के अंतर्गत स्वीकार्य नहीं है, यह प्राधिकरण आईकेबीएलएल के एसओआर में इसको निर्धारण नहीं कर सकता है।	
(iii)	अनुमोदित प्रशुल्क में वार्षिक सूचकांकन को निर्धारित करने वाला सामान्य नोट 4, 2008 तथा 2013 के दिशानिर्देशों के अंतर्गत निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क और संदर्भ प्रशुल्क पर लागू होता है। चूंकि 2005 के दिशानिर्देशों के अंतर्गत निर्धारित प्रशुल्क लागत के साथ तीन वर्षों के अनुमान पर प्रतिफल मॉल पर आधारित है जिसमें वार्षिक सूचकांकन का प्रभाव पहले से ही ले लिया गया है प्रस्तावित सामान्य नोट 4 दिशानिर्देश 2003 के अनुरूप नहीं है और इसलिए प्रारूप प्रस्तावित एसओआर में से हटा दिया जाए।	सहमत। एसओआर में से इसे हटा दिया गया है। संशोधित एसओआर प्रस्तुत है।
(iv)	आईकेबीएलएल द्वारा प्रस्तुत लागत विवरण वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए 12 प्रतिशत का औसत निवल अधिशेष दर्शाता है। इसलिए प्रस्तावित प्रशुल्क को क्रम करने की आवश्यकता है ताकि प्रस्तावित प्रशुल्क में एक निष्पक्ष राजस्व स्थिति तक पहुंचा जाए। इसलिए आईकेबीएलएल एक निष्पक्ष राजस्व स्थिति तक पहुंचने के लिए उपर्युक्त अवलोकन के परिप्रेक्ष्य में प्रस्तावित प्रशुल्क में संशोधन (कम) करे।	संशोधित लागत विवरण में इसे ठीक कर दिया गया है।

8.2. केपीटी ने आईकेबीएलएल के प्रस्ताव पर हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण दिनांक 05 मई, 2015 के ई-मेल द्वारा प्रस्तुत किए हैं। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण का सार एवं उन पर केपीटी के उत्तर नीचे तालिका में दिए गए हैं:

क्र. सं.	हमारे द्वारा वांछित सूचना/स्पष्टीकरण	केपीटी द्वारा दिए गए उत्तर
(i)	आईकेबीएलएल के प्रस्ताव में शुष्क बल्क कार्गो, बैग कार्गो तथा टिम्बर लॉग के प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क के लिए अनुमोदन मांगा गया है। सुविधा के अधिकतम उपयोग के लिए आईकेबीएलएल ओर केपीटी के मध्य किए गए रियायत करार (सीए) के अनुच्छेद	परियोजना के रियायत करार के अनुसार अन्य कार्गो को निम्नानुसार परिभाषित किया गया है: “अन्य कार्गो” का अभिप्राय कंटेनर वाले कार्गो को छोड़कर अन्य उपयोगकर्ता के शुष्क कार्गो शामिल हैं। इसीलिए कंटेनर वाले कार्गो के अतिरिक्त शुष्क कार्गो में बैग तथा टिम्बर लॉग शामिल हैं। इसीलिए, कार्गो श्रेणी के विचार के संबंध में, प्रस्ताव रियायत करार के अनुरूप है।

	<p>सं. 8.1 के निदेशानुसार अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए तथा समय-समय पर अधिसूचित दरमानों के अनुसार परियोजना/सुविधा के उपयोग हेतु कार्गो के स्वामी/परेषिती से प्रशुल्क वसूलने की अनुमति प्रदान करता है। सीए के अनुच्छेद 1.1. के अंतर्गत परिभाषित “अन्य कार्गो” का अभिप्राय कंटेनर वाले कार्गो को छोड़कर शुष्क कार्गो से है। सीए में अन्य कार्गो की ऐसी स्पष्ट परिभाषा को ध्यान में रखकर, केपीटी स्पष्ट करे क्यों आईकेबीएलएल का बैग कार्गो तथा टिम्बर लॉग के प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क मांगने का प्रस्ताव सीए के प्रावधान के अनुरूप है। यह भी कि केपीटी सीए के संगत खंड का भी संदर्भ बताये जो आईकेबीएलएल को इन दो कार्गो श्रेणियों (बैग कार्गो और टिम्बर लॉग) के प्रहस्तन की अनुज्ञा देता है।</p>							
(ii)	<p>केपीटी बार्ज जेटी पर आईकेबीएलएल द्वारा बताई गई तिथि 16 नवम्बर, 2013 से व्यावसायिक प्रचालन की पुष्टि करे।</p>	<p>परियोजना के समापन प्रमाण-पत्र के अनुसार परियोजना के व्यावसायिक प्रचालन की तिथि 11.11.2013 है। तथापि, आईकेबीएलएल ने 16.11.2013 को व्यावसायिक प्रचालन प्रारंभ किया था।</p>						
(iii)	<p>(क) केपीटी वर्ष 2013-14 में बार्ज जेटी में आईकेबीएलएल द्वारा वास्तविक प्रहस्तगत यातायात का विवरण प्रस्तुत करें। केपीटी पुष्टि करें कि आईकेबीएलएल ने इस अवधि के दौरान आरक्षित कार्गो के अतिरिक्त किसी अन्य कार्गो का प्रहस्तन नहीं किया है।</p>	<p>आईकेबीएलएल के सांविधिक लेखापरीक्षक की रिपोर्ट के अनुसार, परियोजना में परियोजना सुविधाएं तथा सेवाओं से किसी अन्य कार्गो का प्रहस्तन नहीं किया है। 2013-14 तथा 2014-15 के लिए वास्तविक कार्गो प्रहस्तन विवरण नीचे प्रस्तुत किया जा रहा है:</p> <table><tr><td>बार्ज जेटी में कार्गो का प्रहस्तन</td><td>मात्रा (मीट्रिक टन में)</td></tr><tr><td>2013-14</td><td>0.26</td></tr><tr><td>2014-15</td><td>1.14</td></tr></table>	बार्ज जेटी में कार्गो का प्रहस्तन	मात्रा (मीट्रिक टन में)	2013-14	0.26	2014-15	1.14
बार्ज जेटी में कार्गो का प्रहस्तन	मात्रा (मीट्रिक टन में)							
2013-14	0.26							
2014-15	1.14							
	<p>(ख) केपीटी 2015-16 और 2016-17 के लिए 1 मिलियन टन प्रतिवर्ष (एमटीपीए) की प्रक्षेपित “आरक्षित कार्गो” के लिए प्रक्षेपित यातायात की</p>	<p>आईकेबीएलएल के टीएमपी को दिनांक 22/4/2015 के पत्र के अनुसार आईकेबीएलएल ने स्पष्टीकरण दिया है कि 1 एमएमटीपीए शुष्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए केपीटी के वर्तमान यातायात में 3-5 प्रतिशत के परिवर्तन की आवश्यकता है। यह भी बताया गया है कि हाई बर्थ ऑक्यूपेन्सी को देखते हुए तथा शुष्क कार्गो के लिए</p>						

	उपयुक्तता पर तथा 2015-16 और 2016-17 के प्रत्येक वर्ष के लिए 1 एमटीपीए में प्रक्षेपित “अन्य कार्गो” की उपयुक्तता पर टिप्पणी करे।	यातायात की क्षमता लगभग 100 प्रतिशत अनुपात के लिए प्रति वर्ष 1 मिलियन टन का यातायात तर्क संगत है।
(iv)	<p>यह पाया गया है कि आईकेबीएलएल ने तालिका 13 में प्रयुक्त पूंजी पर प्रतिफल के साथ अनुमानित लागत के आधार पर प्रस्तावित शुल्क की गणना की है तथा इस पर केपीटी को देय कार्गो प्रहस्तन शुल्क पर 25 प्रतिशत राजस्व हिस्से में 25 प्रतिशत तक बढ़ाया है। इस प्रकार आईकेबीएलएल द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क में अनुमानित राजस्व हिस्से में राजस्व हिस्से का घटक शामिल है इस प्रकार आईकेबीएलएल द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क के परिकलन के लिए राजस्व हिस्से के घटक को जोड़ने के अपनाए गए दृष्टिकोण का संबंध है। आईकेबीएलएल ने दिनांक 02 जुलाई, 2013 तथा 15 जुलाई, 2015 के हमारे पत्र के द्वारा सूचित किया था कि आईकेबीएलएल द्वारा केपीटी को देय राजस्व हिस्सा प्रशुल्क के एक मद देय राजस्व हिस्सा प्रशुल्क की एक नहीं है क्योंकि यह सीए से आती जोकि आईकेबीएलएल तथा केपीटी के मध्य किया गया है। इस स्थिति को अब दोहराया गया है तथा आईकेबीएलएल को सलाह दी गई है कि वह इसके द्वारा व्यय अनुमान के साथ प्रस्तावित प्रशुल्क में शामिल किया गए राजस्व हिस्से के घटक को निकाल दे क्योंकि यह दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.8.1 के अनुसार प्रशुल्क निर्धारण के लिए स्वीकार्य नहीं है। इसके अलावा, यदि केपीटी के पास</p>	<p>केपीटी टीएमपी द्वारा राजस्व विवरण से संबंधित आकलन से सहमत है। तदनुसार, आईकेबीएलएल ने दिनांक 22.04.2015 के अपने पत्र द्वारा राजस्व हिस्से के घटक को छोड़कर अपने प्रस्ताव में संशोधन किया है। आईकेबीएलएल ने बताया है कि उसने कोई सकल राजस्व प्राप्त नहीं किया है क्योंकि इसने किसी अन्य कार्गो का प्रहस्तन नहीं किया है। राजस्व प्रक्षेपण प्रक्षेपित यातायात के अनुसार है।</p>

	2015-16 तथा 2016-17 वर्षों के लिए आईकेबीएलएल द्वारा तैयार किए गए राजस्व अनुमान पर कोई विचार है तो करें। केपीटी वर्ष 2013-14 तथा 2014-15 के लिए आईकेबीएलएल द्वारा अर्जित वास्तविक राजस्व का भी उल्लेख करें।	
(v)	आईकेबीएलएल ने टर्मिनल की 2 एमएमटीपीए क्षमता का आकलन किया है। केपीटी आईकेबीएलएल द्वारा प्रयुक्त की जाने वाली प्रयुक्त/प्रस्तावित सुविधाओं तथा पूंजी निवेश के संदर्भ में 2 एमएमटीपीए की क्षमता के आकलन की उपयुक्तता पर टिप्पणी करें।	इस परियोजना के आरक्षित सुविधा होने से आईकेबीएलएल द्वारा तैयार व्यवहार्यता रिपोर्ट के एक भाग के रूप में क्षमता का आकलन किया गया है। इसके अतिरिक्त, किए गए रियायत करार में 2 एमएमटीपीए क्षमता के साथ परियोजना सुविधाएं तथा सेवाओं के निर्माण की शर्त है। आईकेबीएलएल ने पहले ही सुविधा का निर्माण पूरा कर लिया है तथा इस संबंध में स्वतंत्र अभियंता से प्रमाणपत्र भी प्राप्त कर लिया है।
(vi)	वर्ष 2014-15 से 2016-17 के प्रत्येक के लिए आईकेबीएलएल द्वारा आकलित पृष्ठ क्षेत्र हेतु विद्युत लागत के आकलन की विवेचना पर विशिष्ट टिप्पणी प्रस्तुत करें।	आईकेबीएलएल द्वारा दस्तावेजी साक्ष्य (अर्थात् बिजली का बिल) प्रस्तुत किया गया है। उसी को संदर्भ के लिए भेजा जा रहा है। (केपीटी द्वारा 15.04.2014 का बिल 169375/-रुपए की राशि का और उपभोग की गई यूनिटे 16800 हैं।)
(vii)	लीज़ किराया	
	2014-15 के लिए आईकेबीएलएल द्वारा आकलित लाइसेंस फीस 171.5 लाख रुपए है जिसमें 61.16 लाख रुपए भूमि की लाइसेंस फीस है 95.38 लाख रुपए जलाग्र प्रभार हैं और 15.0 लाख रुपए सीमा-शुल्क आकलन प्रभार हैं जैसे कि सारणी-11 में देखे गए हैं। इस संबंध में निम्नलिखित बिन्दु स्पष्ट करने की जरूरत है:	
	(क) आईकेबीएलएल और केपीटी के बीच हुए सीए का खंड 9.1 (क) (क) (ii) विनिर्दिष्ट करता है कि आईकेबीएलएल को समय-समय पर प्रचालित दर अनुसूची लाइसेंस अवधि की समाप्ति तक भूमि की लाइसेंस फीस के रूप में 45,36,000/- रु. (अर्थात् 36000	रियायत करार के अनुसार, भूमि के लिए लाइसेंस फीस का निर्धारण खुले स्थान के लिए 12 जुलाई, 2007 से प्रभावी दरमान के 2.5 (क) में उल्लिखित लाइसेंस फीस, समय-समय पर यथासंशोधित आधार पर किया गया है। अर्थात् 105 रु./10 वर्गमीटर/प्रतिमाह/24 मार्च, 2011 से प्रभावी, नवीनतम दरमानों के अनुसार यह 126 रु./10 वर्गमीटर/माह है। अतः वर्तमान में परिकलन $36000 \times 12 \times 12.6 = 5443200$ होगा। आईकेबीएलएल का संशोधित प्रस्ताव, उनके 22.04.2015 के पत्र को तदनुसार संशोधित कर दिया गया है।

	<p>वर्गमीटर पृष्ठ भूमि क्षेत्र x 10.5 रु. प्रतिमाह x 12 माह) प्रतिवर्ष देने होंगे/उसके प्रति आईकेबीएलएल भूमि के लिए लाइसेंस फीस का आकलन 61.16 लाख रुपए प्रतिवर्ष 2014-15 से 2016-17 तक प्रत्येक वर्ष के लिए किया है। केपीटी स्पष्ट करे कि क्या आईकेबीएलएल द्वारा भूमि के लिए आकलित लाइसेंस फीस सीए की शर्तों के अनुसार ऊंची तो नहीं है ?</p>	
	<p>(ख) केपीटी को सीए के अनुसार आधार यूनिट दर दर्शाते हुए भूमि की लाइसेंस फीस का विस्तृत परिकलन और वार्षिक वृद्धि कारक, यदि लागू हो, तो देना होगा। कृपया इस प्राधिकरण के संगत प्रशुल्क आदेश से प्रासंगिक लीज़ किराया का संदर्भ दें जिसके आधार पर भूमि पर लीज़ किराया आकलन के लिए विचार किया गया है।</p>	<p>लाइसेंस फीस के ब्यौरे के लिए ऊपर का उत्तर देखे। दर के अनुमोदन के बारे में प्रशुल्क आदेश संख्या टीएमपी/61/2009-केपीटी दिनांक 18.01.2011 के साथ 22.02.2011 का राजपत्र संख्या 27 का संदर्भ दिया जाता है।</p>
	<p>(ग) आईकेबीएलएल ने 2014-15 से 2016-17 तक वर्षों के लिए 61.16 लाख रुपए की एक समान लाइसेंस फीस का आकलन किया है। केपीटी स्पष्ट करे कि सीए की शर्तों के अनुसार 2015-16 और 2016-17 वर्षों के लिए इस मद पर कोई वृद्धि लागू नहीं है।</p>	<p>रियायत करार के अनुसार, लाइसेंस फीस की दर समय-समय पर यथा संशोधित दरमानों के अनुसार लागू होना चाहिए। लेकिन भूमि के लिए लाइसेंस फीस में कोई वार्षिक वृद्धि की संकल्पना नहीं है।</p>
	<p>(घ) सीए के खंड 9.1 (क)(क)(ii) के अनुसार आईकेबीएलएल को 120 मीटर जलाग्र के प्रयोग के लिए, 2 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि के अधीन 80 लाख रुपए की राशि अदा करनी है/आईकेबीएलएल और केपीटी के बीच फरवरी, 2011 में हुए सीए में निर्धारित जलाग्र प्रभार और उस पर 2 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि लागू करने को ध्यान में रखकर जलाग्र प्रभार वर्ष 2014-15 के</p>	<p>रियायत करार के अनुसार जलाग्र प्रभारों के लिए 80,00,000/-रुपए में भूमि नीति के अनुसार वृद्धि की जानी है अर्थात् 2 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर से वर्ष 2011 में हस्ताक्षरित रियायत करार से वर्ष 2014-15 के लिए संवर्धित मूल्य 84.89 लाख रुपए बनता है। आईकेबीएलएल के 22.04.15 के पत्र के द्वारा संशोधित प्रस्ताव में वर्ष 2015-16, 2016-17 और 2017-18 के लिए तदनुसार संशोधित कर दिया गया है।</p>

<p>लिए मूल्य 84.89 लाख रुपए बनते हैं। (अर्थात् 80 लाख रुपए × 1.02 × 1.02 × 1.02)। इसके प्रति आईकेबीएलएल ने जलाग्र प्रभार 95.38 लाख रुपए आंके हैं। केपीटी कृपया स्पष्ट करे कि क्या प्रत्येक वर्ष के लिए जलाग्र आकलन सीए के उपबंधों के अनुपालन के अनुरूप है।</p>																																																																																					
<p>(ड.) केपीटी भूमि और जलाग्र प्रभार के लिए आईकेबीएलएल वर्ष 2013-14 और 2014-15 में केपीटी को वास्तव में दी गई लाइसेंस फीस प्रस्तुत करे।</p>	<p>वर्ष 2013-14 और 2014-15 के लिए वास्तविक लाइसेंस फीस का ब्यौरा प्रस्तुत है। केपीटी द्वारा प्रस्तुत ब्यौरा इस प्रकार है:</p> <table><tr><th>क्र. सं.</th><th>विवरण</th><th>अवधि</th><th>देय राशि</th><th>प्राप्त राशि</th><th>बकाया</th></tr><tr><td colspan="6">आरक्षित प्रयोग आधार पर बार्जजेट की स्थापना-मैसर्ज इफ्फको किसान बाजार और लाजिस्टिक लिमिटेड</td></tr><tr><td>1.</td><td>भूमि की लाइसेंस फीस</td><td>17.02.2011 से 16.02.2012</td><td>4536000</td><td>4536000</td><td>0</td></tr><tr><td>2.</td><td>जलाग्र लाइसेंस फीस</td><td>17.02.2011 से 16.02.2012</td><td>8000000</td><td>8000000</td><td>0</td></tr><tr><td>3.</td><td>लाइसेंस फीस में अंतर</td><td></td><td>820208</td><td>820208</td><td>0</td></tr><tr><td>4.</td><td>भूमि की लाइसेंस फीस</td><td>17.02.2012 से 16.02.2013</td><td>5443200</td><td>5443200</td><td>0</td></tr><tr><td>5.</td><td>जलाग्र लाइसेंस फीस</td><td>17.02.2012 से 16.02.2013</td><td>8160000</td><td>8160000</td><td>0</td></tr><tr><td>6.</td><td>भूमि की लाइसेंस फीस</td><td>17.02.2013 से 16.02.2014</td><td>5443200</td><td>5443200</td><td>0</td></tr><tr><td>7.</td><td>जलाग्र लाइसेंस फीस</td><td>17.02.2013 से 16.02.2014</td><td>8323200</td><td>8323200</td><td>0</td></tr><tr><td>8.</td><td>भूमि की लाइसेंस फीस</td><td>17.02.2014 से 16.02.2015</td><td>5443200</td><td>5443200</td><td>0</td></tr><tr><td>9.</td><td>जलाग्र लाइसेंस फीस</td><td>17.02.2014 से 16.02.2015</td><td>8489664</td><td>8489664</td><td>0</td></tr><tr><td>10.</td><td>भूमि की लाइसेंस फीस</td><td>17.02.2015 से 16.02.2016</td><td>5443200</td><td>5443200</td><td>0</td></tr><tr><td>11.</td><td>जलाग्र लाइसेंस फीस</td><td>17.02.2015 से 16 02.2016</td><td>8659457</td><td>865 457</td><td>0</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>68761329</td><td>68761329</td><td>0</td></tr></table>	क्र. सं.	विवरण	अवधि	देय राशि	प्राप्त राशि	बकाया	आरक्षित प्रयोग आधार पर बार्जजेट की स्थापना-मैसर्ज इफ्फको किसान बाजार और लाजिस्टिक लिमिटेड						1.	भूमि की लाइसेंस फीस	17.02.2011 से 16.02.2012	4536000	4536000	0	2.	जलाग्र लाइसेंस फीस	17.02.2011 से 16.02.2012	8000000	8000000	0	3.	लाइसेंस फीस में अंतर		820208	820208	0	4.	भूमि की लाइसेंस फीस	17.02.2012 से 16.02.2013	5443200	5443200	0	5.	जलाग्र लाइसेंस फीस	17.02.2012 से 16.02.2013	8160000	8160000	0	6.	भूमि की लाइसेंस फीस	17.02.2013 से 16.02.2014	5443200	5443200	0	7.	जलाग्र लाइसेंस फीस	17.02.2013 से 16.02.2014	8323200	8323200	0	8.	भूमि की लाइसेंस फीस	17.02.2014 से 16.02.2015	5443200	5443200	0	9.	जलाग्र लाइसेंस फीस	17.02.2014 से 16.02.2015	8489664	8489664	0	10.	भूमि की लाइसेंस फीस	17.02.2015 से 16.02.2016	5443200	5443200	0	11.	जलाग्र लाइसेंस फीस	17.02.2015 से 16 02.2016	8659457	865 457	0				68761329	68761329	0
क्र. सं.	विवरण	अवधि	देय राशि	प्राप्त राशि	बकाया																																																																																
आरक्षित प्रयोग आधार पर बार्जजेट की स्थापना-मैसर्ज इफ्फको किसान बाजार और लाजिस्टिक लिमिटेड																																																																																					
1.	भूमि की लाइसेंस फीस	17.02.2011 से 16.02.2012	4536000	4536000	0																																																																																
2.	जलाग्र लाइसेंस फीस	17.02.2011 से 16.02.2012	8000000	8000000	0																																																																																
3.	लाइसेंस फीस में अंतर		820208	820208	0																																																																																
4.	भूमि की लाइसेंस फीस	17.02.2012 से 16.02.2013	5443200	5443200	0																																																																																
5.	जलाग्र लाइसेंस फीस	17.02.2012 से 16.02.2013	8160000	8160000	0																																																																																
6.	भूमि की लाइसेंस फीस	17.02.2013 से 16.02.2014	5443200	5443200	0																																																																																
7.	जलाग्र लाइसेंस फीस	17.02.2013 से 16.02.2014	8323200	8323200	0																																																																																
8.	भूमि की लाइसेंस फीस	17.02.2014 से 16.02.2015	5443200	5443200	0																																																																																
9.	जलाग्र लाइसेंस फीस	17.02.2014 से 16.02.2015	8489664	8489664	0																																																																																
10.	भूमि की लाइसेंस फीस	17.02.2015 से 16.02.2016	5443200	5443200	0																																																																																
11.	जलाग्र लाइसेंस फीस	17.02.2015 से 16 02.2016	8659457	865 457	0																																																																																
			68761329	68761329	0																																																																																

	<p>(ड) आईकेबीएलएल द्वारा सीमा-शुल्क स्थापना प्रभारों का 2014-15 से 2016-17 के लिए प्रत्येक वर्ष के लिए 15 लाख रुपए का आकलन किया गया है। आईकेबीएलएल ने बताया है यह व्यय सीमा-शुल्क अधिसूचना के अधीन बाध्यकर है। केपीटी इस व्यय के यथोचित होने के बारे में टिप्पणी दे। यह भी पुष्टि करे कि क्या यह व्यय केपीटी को देय लीज़ किराये का एक भाग होगा।</p>	<p>रियायत करार में पूर्व के बिन्दुओं में उल्लिखित को छोड़कर किसी अन्य भूमि लाइसेंस फीस का उल्लेख नहीं है अर्थात् भूमि और जलाशय के लिए लाइसेंस फीस।</p>
(viii)	<p>आईकेबीएलएल ने वर्ष 2013-14 में सकल ब्लॉक 2093 लाख रुपए तक का आकलित किया है और विस्तृत ब्यौरा अपने 26.04.2014 के प्रस्ताव लागू प्रशुल्क में पैरा 4.4.2 में दिया है। आईकेबीएलएल ने 2014-15 के लिए भी परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक को अनुरक्षित रखा है। केपीटी के भूस्वामी पत्तन होने के कारण, आईकेबीएलएल से पता लगाये और वर्ष 2013-14 और 2014-15 के अंत में टर्मिनल पर आईकेबीएलएल द्वारा परिसंपत्तियों पर किए गए वास्तविक सकल ब्लाक निवेश के बारे में बताएं। केपीटी वर्ष 2015-16 और 2016-17 के लिए आईकेबीएलएल द्वारा आकलित सकल ब्लॉक के औचित्य पर भी टिप्पणी करें।</p>	<p>आईकेबीएलएल द्वारा 22.04.2015 के संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव के पैरा 4.2.2 के अनुसार 31.03.2014 को संलग्न वित्तीय विवरण, और सांविधिक लेखापरीक्षक द्वारा प्रमाणित, कुल पूंजी निवेश 38.72 करोड़ रुपए के प्रति 38.95 करोड़ रुपए की परिकल्पना पर विश्वास किया जाता है। लेकिन, पूर्वोक्त आंकड़ों में बर्थ की लागत शामिल है। प्रशुल्क निर्धारण करते समय इसे निकाल दिया जाना चाहिए।</p>
(ix)	<p>प्रस्तावित प्रारूप दरमानों में अनुसूची 3.0 कार्गो प्रहस्तन प्रभार के नीचे प्रस्तावित नोट बताता है कि अनुसूची में निर्धारित प्रभारों के अतिरिक्त, प्रयोक्ता को पत्तन द्वारा (अर्थात् केपीटी) दरमानों में निर्धारित घाट शुल्क दर पर घाट शुल्क की अदायगी करनी अपेक्षित होगी। तृतीय पक्ष कार्गो को आईकेबीएलएल द्वारा प्रदान की गई सेवाओं के लिए 2005 के</p>	<p>टीएमपी द्वारा उठाये गए मुद्दे से केपीटी सहमत है कि केपीटी दरमानों में लागू प्रभारों को वर्तमान प्रस्ताव के अनुमोदन किये जाने वाले दरमानों में दिखाया जाना अपेक्षित नहीं हो सकता। तदनुसार, आईकेबीएलएल ने अपने 22.04.2015 के पत्र के द्वारा प्रस्ताव को संशोधित कर दिया है। इसके अतिरिक्त, रियायत करार के अनुच्छेद 8 के अनुसार सुविधा के प्रयोग को इष्टतम करने के उद्देश्य से और इस करार के उपबंधों के अनुसार और यदि कन्सेशनिंग प्राधिकारी के निदेश पर कन्सेशनायर प्रचालन चरण के दौरान किसी अन्य प्रयोक्ता के अन्य कार्गो को प्रहस्त करता है तो कन्सेशनिंग प्राधिकारी समय-समय पर अधिसूचित दरमानों के अनुसार परियोजना सुविधाओं का प्रयोग करने वाले कार्गो</p>

<p>दिशानिर्देशों के अंतर्गत लागू ग्राह्य लागत और प्रतिफल के आधार पर प्रशुल्क का निर्धारण किया जाना है। केपीटी द्वारा आईकेबीएलएल की बार्ज जेटी पर तृतीय पक्ष कार्गो को प्रदान की गई सेवाओं पर आईकेबीएलएल द्वारा प्रस्तावित केपीटी के दरमानों के अनुसार घाटशुल्क की उगाही को केपीटी स्पष्ट करे। आईकेबीएलएल को अनुरोध किया गया है कि आईकेबीएलएल के दरमानों में इस नोट के निर्धारण के लिए लागत ब्यौरे के साथ पर्याप्त औचित्य होना चाहिए। केपीटी भी यह स्पष्ट करे कि लाइसेंसदाता द्वारा संग्रहण योग्य दर लाइसेंसधारक के दरमानों में कैसे निर्धारित की जा सकती है। केपीटी को परीक्षण करना होगा कि क्या यह भुगतान आईकेबीएलएल द्वारा अन्य कार्गो प्रहस्तन के लिए केपीटी को रायल्टी/राजस्व हिस्सा समान है। चूंकि रायल्टी/राजस्व हिस्सा भुगतान 2005 के दिशानिर्देशों में ग्राह्य नहीं है, अतः यह प्राधिकरण इस आईकेबीएलएल के दरमानों में निर्धारित करने की स्थिति में नहीं होगा।</p>	<p>के स्वामी/एजेंट और पोत स्वामी/एजेंटों से प्रशुल्क उगाहने और वसूल करने का हकदार है।</p>
---	---

9.1. जैसा कि पहले बताया गया है, आईकेबीएलएल ने अपने 22 अप्रैल, 2015 के पत्र के द्वारा सूचना/स्पष्टीकरण देते समय निर्धारित प्रपत्र में संशोधित प्रस्ताव भी दायर किया है। आईकेबीएलएल ने अपने 22 अप्रैल, 2015 के संशोधित प्रस्ताव में किए गए मुख्य संशोधन इस प्रकार हैं:

- (i) आईकेबीएलएल ने वर्ष 2013-14 और 2014-15 के आंकड़ों का वास्तविक से अद्यतन कर दिया है। वर्ष 2015-16 से 2017-18 के आकलन को वास्तविक के आधार पर आशोधित कर दिया है।
- (ii) आईकेबीएलएल ने अनुमानित यातायात को वर्ष 2014-15 से 2017-18 तक 2 एमएमपीटीए पर बनाये रखा है जैसाकि मूल प्रस्ताव में है।
- (iii) अपने संशोधित प्रस्ताव में, आईकेबीएलएल ने कार्गो प्रहस्तन प्रभारों पर 25 प्रतिशत के हिस्से को निकाल दिया है।
- (iv) व्ययों में से सेवाकर तत्व को हटा दिया गया है।

9.2. प्रस्तावित प्रशुल्क पर आईकेबीएलएल के 22 अप्रैल, 2015 के संशोधित प्रस्ताव का और ब्यौरा उत्तरवर्ती पैराओं में दिया गया है।

10. चूंकि आईकेबीएलएल द्वारा संशोधित प्रस्ताव में व्यापक परिवर्तन हैं, आईकेबीएलएल के 22.04.2015 के संशोधित प्रस्ताव को केपीटी और सभी संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए हमारे 30 अप्रैल, 2015 को परिचालित किया गया था। केपीटी को छोड़कर किसी भी प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठन ने अपनी टिप्पणियां नहीं दी हैं। केपीटी ने अपने 15/16 मई, 2015 के पत्र के द्वारा आईकेबीएलएल द्वारा प्रस्तावित दरमानों (एसओआर) पर अपना अनुरोध किया है। केपीटी द्वारा किये गए अनुरोध को हमारे 26 मई, 2015 के पत्र द्वारा आईकेबीएलएल को भेजा गया। आईकेबीएलएल ने 27 मई, 2015 के ई-मेल द्वारा केपीटी के अनुरोध पर अपना प्रत्युत्तर प्रस्तुत किया।

11.1 आईकेबीएलएल ने अप्रैल, 2015 का संशोधित प्रस्ताव भेजते समय, बार्ज जेटी की अंतिम दरों के निर्धारण होने तक तृतीय पक्ष कार्गो के प्रहस्तन के लिए अंतिम प्रशुल्क निर्धारण का अनुरोध किया है। संयुक्त सुनवाई के दौरान भी, आईकेबीएलएल ने इस प्राधिकरण को अनुरोध किया था कि जब तक अंतिम दरों का निर्धारण नहीं हो जाता तब तक प्रस्तावित दरों की तदर्थ आधार पर उगाही की अनुमति दी जाए आईकेबीएलएल ने यह स्वीकार किया कि यदि तदर्थ दरें प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अंतिम दरों से अधिक होंगी तो वे अंतर को वापस लौटा देंगे।

11.2 इस संबंध में, प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005 के खंड 2.12 को पुनर्उद्धृत किया जाता है:

“जब किसी पत्तन न्यास द्वारा नई सुविधा चालू की जाती है, अथवा मौजूदा सुविधाओं का निजीकरण किया जाता है, अनुमत्य प्रारंभिक प्रशुल्क तुलनीय सुविधाओं के लिए उसी पत्तन पर मौजूदा प्रशुल्क स्तर से अधिक नहीं होगा। अगर ऐसी तुलना उपलब्ध नहीं है, तुलनीय समीपस्थ पत्तन पर विद्यमान प्रशुल्क पर संदर्भ स्तर के रूप में विचार किया जाएगा। इस प्रकार अपनाया गया प्रारंभिक प्रशुल्क प्रचालन के पहले वर्ष के लिए वैध रहेगा, जिसके बाद निजी प्रचालक की स्वीकार्य लागत और निवेश के आधार पर संशोधित प्रशुल्क नियत किया जाएगा। अगर निजी प्रचालक द्वारा यह स्थापित किया जाता है कि पत्तन न्यास के मौजूदा प्रशुल्क को अपनाने से किए गए निवेश के उच्चतर स्तर के दृष्टिगत उसे कठिनाई होगी, तब वाणिज्यिक प्रचालन के प्रारंभ से ही उसे पृथक लागत आधारित प्रशुल्क की अनुमति दी जाएगी।”

11.3 आईकेबीएलएल ने केपीटी अथवा किसी अन्य नजदीकी पत्तन के वर्तमान प्रशुल्क को अपनाने का प्रस्ताव नहीं किया है। यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि केपीटी के लिए दरमान पत्तन द्वारा प्रदर्शित लागत स्थिति को ध्यान में रखकर निर्धारित किए गए थे जिसमें विभिन्न सेवाओं/कार्यकलापों के बीच परस्पर सहायता और पत्तन न्यास के सामाजिक दायित्व की लागत भी शामिल थी जो आईकेबीएलएल के लिए संगत नहीं हो सकती।

11.4 चूंकि आईकेबीएलएल का प्रस्ताव प्रस्तावित प्रशुल्क को अंतरिम आधार पर उगाही का है और यह अभिज्ञान लेते हुए कि आईकेबीएलएल ने संयुक्त सुनवाई में यह स्वीकार किया था कि यदि अंतरिम अनुमोदित दरें तदर्थ दरों से कम होंगी तो वह अतिरिक्त संग्रहित राशि को लौटा देगा, यह प्राधिकरण लागत स्थिति और आईकेबीएलएल द्वारा प्रस्तुत अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण की गहराई तक जाये बिना आईकेबीएलएल द्वारा प्रस्तावित दरों को फिलहाल अंतरिम आधार पर अनुमोदित करने को सहमत है।

11.5 इस प्रकार, यह प्राधिकरण अपने 15 मई, 2015 के आदेश संख्या टीएएमपी/55/2013-केपीटी द्वारा केपीटी स्थित आईकेबीएलएल की बार्ज जेटी में तृतीय पक्ष कार्गो के प्रहस्तन के लिए दरमानों को अंतरिम आधार पर अनुमोदित करता है। अंतरिम प्रशुल्क व्यवस्था के रूप में यथा अनुमोदित दरे इस प्रकार है:

(दरें रुपए में)

क्र.सं.	वस्तु	यूनिट	विदेशी कार्गो	तटीय कार्गो
(क)	अन्य शुष्क बल्क	एमटी	63.30	38.00

(ख)	स्टील और बैगबंद कार्गो	एमटी	78.30	47.00
(ग)	टिम्बर लॉग	एमटी	78.30	47.00

टिप्पणी:

ऊपर निर्धारित प्रहस्तन प्रभार आयातित कार्गो के मामले में कार्गो के बार्ज से उतारने और ट्रकों में लदान के ही हैं और निर्यातित कार्गो के मामले में इसके विपरीत।

11.6 कथित अंतरिम आदेश भारत के राजपत्र में राजपत्र संख्या 195 दिनांक 28 मई, 2015 में अधिसूचित किया गया और आईकेबीएलएल, केपीटी तथा सभी संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को हमारे 03 जून, 2015 के पत्र द्वारा संसूचित किया गया।

12. तत्पश्चात्, आईकेबीएलएल ने अपने 01 जुलाई, 2015 के ई-मेल द्वारा निम्नलिखित अनुरोध किया:

- (i) 22 अप्रैल, 2015 के प्रस्ताव में आईकेबीएलएल ने बोलीकर्ता से उस समय प्राप्त आईकेबीएलएल प्रस्ताव के आधार पर किराया प्रभार जोड़े थे। लेकिन, जून 2015 में विचार-विमर्श किया गया और पार्टी द्वारा दर कटौती प्रस्ताव दिया गया है।
- (ii) तृतीय पक्ष के हित में, परक्राम्य दर के लाभ को प्रयोक्ता को देना आवश्यक है और इसलिए तृतीय पक्ष कार्गो की कार्गो प्रहस्तन दरों के लिए परक्राम्य कटौती दरों को आईकेबीएलएल बार्ज जेटी के प्रशुल्क का अंतिम निर्धारण करने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा विचार किया जाए और कोई परिवर्तन नहीं है।
- (iii) पूर्व-संशोधित और संशोधित परक्राम्य दरों की तुलनात्मक स्थिति इस प्रकार है:

रुपए (पीएमटी)

क्र.सं.	वस्तु	प्रशुल्क आवेदन में सुविचारित कार्गो प्रहस्तन के लिए संविदा पर उपस्कर प्रभारी	कार्गो प्रहस्तन के लिए उपस्कर प्रभारी (आउट-सोर्स) की संशोधित दरें
1.	शुष्क बल्क कार्गो का प्रहस्तन	35	20
2.	स्टील और बैगबंद कार्गो का प्रहस्तन	50	30
3.	टिम्बर लॉग का प्रहस्तन	50	30

13. आईकेबीएलएल द्वारा अपने 22 अप्रैल, 2015 के पत्र द्वारा भेजे गए उत्तर का परीक्षण करने पर, यह देखा गया कि कुछ मुद्दों पर आईकेबीएलएल से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण अपेक्षित था। तदनुसार, आईकेबीएलएल को हमारे 7 जुलाई, 2015 के पत्र के द्वारा वांछित सूचना/स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया, आईकेबीएलएल को यह भी संसूचित किया गया था कि आईकेबीएलएल संशोधित प्रस्ताव, यदि कोई हो, दाखिल करना हो तो केपीटी और संबंधित प्रयोक्ताओं को भी साथ-साथ भेजा जाए और उन्हें अपनी टिप्पणियां महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण और आईकेबीएलएल को तीन दिन में देने को कहा जाए। प्रत्युत्तर में, आईकेबीएलएल ने अपने 17 जुलाई, 2015 के ई-मेल में अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत किया। हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण और आईकेबीएलएल द्वारा दिये गए उत्तर को नीचे सारणीबद्ध किया गया है:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई	आईकेबीएलएल का उत्तर
---------	-----------------------	---------------------

	सूचना/स्पष्टीकरण	
(i)	<p>हमारे प्रश्न संख्या 4.1 के संदर्भ में आईकेबीएलएल ने अपने 22 अप्रैल, 2015 के उत्तर में स्पष्ट किया कि व्यवहार्यता रिपोर्ट में एक गलती है जहां यह उल्लेख किया गया है कि “36000 वर्गमीटर का संपूर्ण विकसित क्षेत्र केवल आरक्षित उपयोग के लिए है।” आईकेबीएलएल ने बताया कि रियायत करार के अनुसार पृष्ठ क्षेत्र का विकास परियोजना अपेक्षा का एक भाग है और जेटी प्रचालन के लिए यह आवश्यक है और कि यह सभी प्रकार के कार्गो के लिए नामतः आरक्षित और तृतीय पक्ष कार्गो, सामूहिक सुविधा है। इस प्रकार, संक्षेप में, आईकेबीएलएल ने आरक्षित और तृतीय पक्ष कार्गो के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क निकालने के लिए 36000 वर्गमीटर क्षेत्र के लिए पूंजीगत लागत, प्रचालन लागत और लाइसेंस फीस पर विचार किया। जबकि आईकेबीएलएल ने 36000 वर्गमीटर क्षेत्र के लिए लाइसेंस फीस सहित इस क्षेत्र के लिए लागत की सभी मदों पर विचार किया है, इसने किसी भंडारण प्रभार का प्रस्ताव नहीं किया है। यहां तक कि आईकेबीएलएल द्वारा प्रस्तावित दरमानों में कार्गो प्रहस्तन प्रभार के नीचे टिप्पणी में भी यह उल्लेख नहीं है कि इसमें भंडारण प्रभार शामिल हैं। साधारणतया, कार्गो प्रहस्तन प्रभार और भंडार प्रभार निशुल्क अवधि के पश्चात् एक अलग प्रशुल्क मद के रूप में निर्धारित किये जाते हैं। इसलिए आईकेबीएलएल अपनी प्रस्तावित टिप्पणी को यह बताते हुए संशोधित करे कि इसमें भंडारण प्रभार शामिल हैं। विकल्पतः आईकेबीएलएल को यह परीक्षण करना होगा कि क्या कार्गो के लिए भंडारण प्रभार उस कार्गो के लिए अलग से प्रस्तावित करने की जरूरत है जिसके निशुल्क अवधि के पश्चात् भंडारण</p>	<p>कार्य के समर्थन के लिए जेटी पर पृष्ठ क्षेत्र के उद्धार के लिए पूंजीगत निवेश आवश्यक है (आरक्षित और तृतीय पक्ष दोनों के लिए)। पृष्ठ क्षेत्र के विकास के बिना जेटी को प्रचालन लायक नहीं बनाया जा सकता।</p> <p>प्रस्तावित कार्गो प्रहस्तन प्रभारों में भंडारण प्रभार शामिल नहीं हैं रियायत करार के अनुच्छेद 8.1 (प्रशुल्क की उगाही और वसूली) के अनुसार, कन्सेशनायर टीएमपी द्वारा अनुमोदित दरों पर कार्गो प्रहस्तन प्रभार एकत्र करेगा। इस प्रकार, रियायत करार के उपबंधों के अनुसार अलग से भंडारण प्रभार के निर्धारण की आवश्यकता नहीं है।</p>

	<p>सुविधा लेने की प्रत्याशा हो। परिणामस्वरूप, बाद वाले सुझाव को अपनाने के लिए प्रस्तावित प्रहस्तन प्रभारों में भी संशोधन करना पड़ सकता है (यानी कटौती)। आईकेबीएलएल को उस स्थिति में प्रस्तावित भंडारण प्रभारों का विस्तार से परिकलन भी बताना होगा जो उस प्रत्याशित यातायात पर आधारित होगा जिसके निशुल्क अवधि के पश्चात्भंडारण सुविधाएं प्राप्त करने की संभावना है। ऐसा करते समय, प्रस्तावित प्रहस्तन प्रभारों में भी उपयुक्त आशोधन करने की जरूरत होगी।</p>																																																	
(ii)	<p>(क) आईकेबीएलएल ने कार्गो की तीन श्रेणियों के प्रहस्तन के लिए एक दर प्रस्तावित की है। आईकेबीएलएल यह स्पष्ट करे कि क्या प्रहस्तित की जाने वाली कार्गो श्रेणियां विदेशी कार्गो और तटीय कार्गो होंगी। यदि विदेशी/तटीय दोनों कार्गो के प्रहस्तन किए जाने की संकल्पना की गई है, तब आईकेबीएलएल को तटीय कार्गो और विदेशी कार्गो के लिए अलग दर प्रस्तावित करनी होगी।</p> <p>2005 के दिशानिर्देशों के खंड 4.3 के अनुसार सरकार के नीतिगत निर्देशों के अनुसार तटीय कार्गो/कंटेनरों के लिए रियायती प्रशुल्क निर्धारित किया जाएगा। यह निर्धारित किया जाता है कि तापीय कोयला और कच्चे तेल सहित पीओएल, लौह अयस्क और लौह अयस्क गिट्टियों के अतिरिक्त सभी तटीय कार्गो/कंटेनरों के लिए कार्गो/कंटेनर संबद्ध प्रभार सामान्य कार्गो/कंटेनर संबद्ध प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।</p>	<p>तटीय और विदेशी कार्गो दोनों को ध्यान में रखते हुए यातायात प्रक्रियाओं को संशोधित किया गया है। केपीटी से 2012-13-2013-14 और 2014-15 की अवधि के लिए इस बारे में प्राप्त तटीय और विदेशी दोनों कार्गो का प्रतिशत निकाला गया है।</p> <p>2012-13, 2013-14 व 2014-15 की अवधि के तटीय और विदेशी कार्गो के ब्यौरों का विवरण प्रस्तुत किया गया है:-</p> <table><tr><th colspan="4">शुष्क बल्क के लिए</th></tr><tr><th>वर्ष</th><th>2012-2013</th><th>2013-2014</th><th>2014-2015</th></tr><tr><td>विदेशी</td><td>222,22,515.00</td><td>212,1 , 5 .00</td><td>247,14,397.00</td></tr><tr><td>तटीय</td><td>7,28,842.00</td><td>4,47,049.00</td><td>3,16,141.00</td></tr><tr><td>योग</td><td>229,51,357.00</td><td>216,59,001.00</td><td>250,30,538.00</td></tr><tr><td>प्रतिशत</td><td>3.2%</td><td>2.1%</td><td>1.3%</td></tr><tr><td>औसत प्रतिशत</td><td colspan="3">2.2%</td></tr></table> <table><tr><th colspan="4">ब्रेक बल्क के लिए</th></tr><tr><th>वर्ष</th><th>2012-2013</th><th>2013-2014</th><th>2014-2015</th></tr><tr><td>विदेशी</td><td>76,23,627.00</td><td>50,55,86 .0</td><td>44,7 ,931.00</td></tr><tr><td>तटीय</td><td>11,94,694.00</td><td>56,456.00</td><td>3,39,911.00</td></tr><tr><td>योग</td><td>88,18,321.00</td><td>88,18,321.00</td><td>88,18,321.00</td></tr></table>	शुष्क बल्क के लिए				वर्ष	2012-2013	2013-2014	2014-2015	विदेशी	222,22,515.00	212,1 , 5 .00	247,14,397.00	तटीय	7,28,842.00	4,47,049.00	3,16,141.00	योग	229,51,357.00	216,59,001.00	250,30,538.00	प्रतिशत	3.2%	2.1%	1.3%	औसत प्रतिशत	2.2%			ब्रेक बल्क के लिए				वर्ष	2012-2013	2013-2014	2014-2015	विदेशी	76,23,627.00	50,55,86 .0	44,7 ,931.00	तटीय	11,94,694.00	56,456.00	3,39,911.00	योग	88,18,321.00	88,18,321.00	88,18,321.00
शुष्क बल्क के लिए																																																		
वर्ष	2012-2013	2013-2014	2014-2015																																															
विदेशी	222,22,515.00	212,1 , 5 .00	247,14,397.00																																															
तटीय	7,28,842.00	4,47,049.00	3,16,141.00																																															
योग	229,51,357.00	216,59,001.00	250,30,538.00																																															
प्रतिशत	3.2%	2.1%	1.3%																																															
औसत प्रतिशत	2.2%																																																	
ब्रेक बल्क के लिए																																																		
वर्ष	2012-2013	2013-2014	2014-2015																																															
विदेशी	76,23,627.00	50,55,86 .0	44,7 ,931.00																																															
तटीय	11,94,694.00	56,456.00	3,39,911.00																																															
योग	88,18,321.00	88,18,321.00	88,18,321.00																																															

		प्रतिशत	13.5%	1.1 %	7.1%
		औसत प्रतिशत	7.2%		
	(ख) आईकेबीएलएल प्रहस्तित की जाने वाली तीनों कार्गो श्रेणियों में प्रत्येक के लिए विदेशी कार्गो और तटीय कार्गो के प्रतिशत भाग को दर्शाए/निकाली गई प्रहस्तन दर में तटीय रियायत के प्रभाव पर भी विचार किया जाए। आईकेबीएलएल इस संबंध में विस्तार से ब्यौरा दे।	तटीय कार्गो और विदेशी कार्गो के निकाले गए % की विस्तृत प्रक्रिया ऊपर दी गई है।			

14. अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण देते समय, आईकेबीएलएल ने अपने 17 जुलाई, 2015 के पत्र में प्रस्ताव का संशोधन कर दिया। जुलाई, 2015 के संशोधित प्रस्ताव में किए गए मुख्य आशोधन इस प्रकार हैं:-

- (i) वर्ष 2015-16, 2016-17 और 2017-18 के प्रत्येक वर्ष के लिए, 22 अप्रैल, 2015 के संशोधित प्रस्ताव में 2 एमएमटीपीए के कुल अनुमानित यातायात को अनुरक्षित रखते हुए, आईकेबीएलएल ने अपने जुलाई, 2015 के प्रस्ताव में तृतीय पक्ष कार्गो के लिए विदेशी और तटीय कार्गो का वियोजन प्रस्तुत किया है। 17 जुलाई, 2015 के संशोधित प्रस्ताव में, आईकेबीएलएल द्वारा आकलित यातायात को नीचे सारणीबद्ध किया गया है:-

(एमटीपीए में)

	विवरण	2015-16	2016-17	2017-18
(i)	आरक्षित यातायात	10,00,000	10,00,000	10,00,000
(ii)	तृतीय पक्ष यातायात	10,00,000	10,00,000	10,00,000
	कुल यातायात	20,00,000	20,00,000	20,00,000
(iii)	तृतीय पक्ष (टीपी) तटीय यातायात			
	(क) शुष्क बल्क	16,473	16,473	16,473
	(ख) बैगबंद कार्गो	9,410	9,410	9,410
	(ग) टिम्बर लॉग	0	0	0
	कुल तटीय कार्गो	25,883	25,883	25,883
(iv)	तृतीय पक्ष (टीपी) विदेशी कार्गो			
	शुष्क बल्क	743,527	743,527	743,527
	बैगबंद कार्गो	120,590	120,590	120,590
	टिम्बर लॉग	110,000	110,000	110,000
	कुल विदेशी कार्गो	974,117	974,117	974,117
	तटीय कार्गो + विदेशी कार्गो	10,00,000	10,00,000	10,00,000
(v)	कुल यातायात के प्रतिशत के रूप में तटीय कार्गो	1.3%	1.3%	1.3%
(vi)	कुल यातायात के प्रतिशत के रूप में विदेशी कार्गो	98.7%	98.7%	98.7%

- (ii) प्रचालन लागत

आईकेबीएलएल द्वारा अपने 01 जुलाई, 2015 के द्वारा संसूचित संशोधित प्रहस्तन प्रभार तृतीय पक्ष कार्गो के प्रहस्तन के लिए हुए विचार-विमर्श पर आधारित हैं, जैसाकि आईकेबीएलएल ने संशोधित प्रस्ताव में प्रग्रहण किया है।

- (iii) आईकेबीएलएल ने 16 प्रतिशत आरओसीई और प्रचालन लागत प्रति टन दर को विचारकर प्रति टन परिकलित की गई है।

15.1 आईकेबीएलएल के 26 अप्रैल, 2014 के आरंभिक प्रस्ताव और 22 अप्रैल, 2015 के आईकेबीएलएल के संशोधित प्रस्ताव और 17 जुलाई, 2015 के और आगे संशोधित प्रस्ताव में प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर के यातायात और वित्तीय स्तर की तुलनात्मक स्थिति को नीचे सारणीबद्ध किया गया है।

(रुपए लाख में)										
		दिनांक 26.04.2014 का आरंभिक प्रस्ताव			दिनांक 22.04.2015 का संशोधित प्रस्ताव			दिनांक 17.07.2015 का संशोधित प्रस्ताव		
क्र. सं.	विवरण	प्रक्षेपण			प्रक्षेपण			प्रक्षेपण		
		2015-16	2016-17	2017-18	2015-16	2016-17	2017-18	2015-16	2016-17	2017-18
(i)	एमटीपीए में यातायात	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00
(क)	आरक्षित कार्गो	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
(ख)	तृतीय पक्ष	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
(ii)	प्रस्तावित शुल्क से प्रचालन आय	2053	2053	2053	1306	1302	1299.20	994.39	990.30	987.23
(iii)	प्रचालन लागत	1403	1415	1428	984.07	992.07	1000.46	672.07	680.07	688.46
(iv)	मूल्यहास	78	78	78	71.80	71.38	71.38	71.80	71.38	71.38
(v)	प्रचालन अतिरेक/घाटा	572	560	547	250.13	238.55	227.36	250.52	238.85	227.39
(vi)	नियोजित पूंजी	2015	1937	1859	1565.5	1493.08	1421.07	1565.58	1493.08	1421.07
(vii)	आरओसीई	322	310	298	250.49	238.89	227.37	250.49	238.89	227.37
(viii)	निवल अतिरेक/घाटा	250	250	250	0	0	0	0	0	0
(ix)	निवल अतिरेक/घाटा आय का प्रतिशत	12%	12%	12%	0	0	0	0	0	0
(x)	अतिरेक/घाटा 3 वर्ष का औसत	12%			0%			0%		

15.2. आईकेबीएलएल द्वारा अपने विभिन्न प्रस्तावों में प्रस्तावित प्रशुल्क की तुलनात्मक स्थिति इस प्रकार है:

विवरण	दिनांक 26.04.2014 का आरंभिक प्रस्ताव	दिनांक 22.04.2015 का संशोधित प्रस्ताव	दिनांक 17.07.2015 का संशोधित प्रस्ताव
विदेशी कार्गो			
शुष्क बल्क	100.03	63.30	48.65

बैगबंद कार्गो	122.50	78.30	59.37
टिम्बर कार्गो	122.50	78.30	58.48
तटीय कार्गो			
शुष्क बल्क	-	-	29.19
बैगबंद कार्गो	-	-	35.63
टिम्बर कार्गो	-	-	35.09

16.1. आईकेबीएलएल द्वारा 17 जुलाई, 2015 के ई-मेल के साथ प्रस्तुत दस्तावेजों से, यह देखा जाता है कि आईकेबीएलएल ने संशोधित प्रस्ताव सभी प्रक्रियाओं के साथ सभी संबंधित प्रयोक्ताओं/संगठनों को भेजे थे और अनुरोध किया था कि वे अपनी टिप्पणियां इस प्राधिकरण को और आईकेबीएलएल को तीन दिन के भीतर भेजें। केपीटी को छोड़कर किसी प्रयोक्ता/संगठन ने अपनी टिप्पणियां नहीं भेजी।

16.2. आईकेबीएलएल द्वारा 17 जुलाई, 2015 को इस प्राधिकरण को प्रस्तुत संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव पर केपीटी ने अपने 14 अगस्त, 2015 के ई-मेल द्वारा अपनी टिप्पणियां दीं और उसकी प्रति आईकेबीएलएल को भी पृष्ठांकित की। इसे हमारे 25 अगस्त, 2015 के पत्र के द्वारा आईकेबीएलएल को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजा। आईकेबीएलएल ने अपने 27 अगस्त, 2015 के ई-मेल के द्वारा केपीटी की टिप्पणियों पर अपना उत्तर भेजा।

17. आईकेबीएलएल ने अपने 23 जून, 2015 के ई-मेल द्वारा निम्नलिखित समाधान विवरण भेजा-

(i) परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक का समाधान

(वार्षिक लेखे 2014-15 बनाम टीएएमपी विनियोग)

क्र.सं.	परिसंपत्तियों का विवरण	31.03.2015 को परिसंपत्ति की लागत (सकल मूल्य)			अभियुक्तियां
		वार्षिक लेखाओं के अनुसार	टीएएमपी के विनियोग में सुविचारित	अंतिम	
1	फैक्ट्री भवन	33,370,037.22	33,370,037.22	-	
2	पी एंड एम-बार्ज जेटी	340,160,662.37	115,224,482.54	224,936,179.83	प्रशुल्क आकलन के लिए बर्थ निर्माण लागत पर विचार नहीं किया गया।
3	पी एंड एम-धर्मकांटा उपस्कर	5,322,379.86	5,322,379.86	-	
4	विद्युत स्थापना	7,255,936.91	7,255,936.91	-	
5	पी एंड एम-अग्नि और सुरक्षा	1,961,064.73	1,961,064.73	-	
6	एसी/कूलर आदि	187,300.00	187,300.00	-	
7	कंप्यूटर सिस्टम	1,281,295.00	1,281,295.00	-	
	योग	389,538,676.09	164,602,496.26	224,936,179.83	

टिप्पणी: कृपया प्रपत्र ख का फार्म 4क देखें। वर्ष वाई + 1 (2015-16) के आरंभ में कुल सकल ब्लाक 1646 लाख रुपए है।

(ii) परिसंपत्तियों के निवल ब्लॉक का समाधान

(2014-15 के वार्षिक लेखे बनाम टीएएमपी विनियोग)

क्र.सं.	परिसंपत्तियों का विवरण	31.03.2015 को परिसंपत्ति की लागत (सकल मूल्य)			अभियुक्तियां
		वार्षिक लेखाओं के	टीएएमपी के	अंतिम	

		अनुसार	विनियोग में सुविचारित		
1	फैक्ट्री भवन	31,749,758.34	31,749,758.33	0.01	
2	पी एंड एम-बार्ज जेटी	320,096,647.56	108,510,575.69	211,586,071.87	प्रशुल्क आकलन के लिए बर्थ निर्माण लागत पर विचार नहीं किया गया।
3	पी एंड एम-धर्मकांटा उपस्कर	4,957,338.13	4,957,338.13	-	
4	विद्युत स्थापना	6,336,351.81	6,336,351.82	-0.01	
5	पी एंड एम-अग्नि और सुरक्षा	1,811,127.36	1,811,127.37	-0.01	
6	एसी/कूलर आदि	175,079.67	175,079.67	-	
7	कंप्यूटर सिस्टम	984,122.42	984,122.42	-	
	योग	366,110,425.29	154,524,353.43	211,586,071.86	

टिप्पणी-टीएमपी विनियोग में, परिसंपत्तियों के निवल ब्लॉक का परिकलन आरओसीई के लिए विचार किया गया है।

18. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्ड में उपलब्ध है। प्राप्त टिप्पणियों और संबंधित पक्षों द्वारा प्रस्तुत तर्कों के उद्धरण अलग से संबंधित पक्षों को भेज दिए जाएंगे। ये ब्यौरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करा दिए जाएंगे।

19. मामले की प्रक्रिया के दौरान एकत्र की गई सूचना की समग्रता के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति उभर कर आई है:-

- (i) भारत सरकार, पोत परिवहन मंत्रालय के अनुमोदन से कांडला पोर्ट ट्रस्ट (केपीटी) और इप्फको किसान बाजार और लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (आईकेबीएलएल) महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42(3) के अधीन 17 फरवरी, 2011 को आईकेबीएलएल के आरक्षित उर्वरक और उर्वरक कच्चे माल की उतरायाई के लिए 30 वर्षों की अवधि के लिए बार्ज जेटी के निर्माण, प्रचालन और अनुरक्षण के लिए रियायत करार किया। सुविधा के प्रयोग को इष्टतम करने के उद्देश्य से, आईकेबीएलएल द्वारा आरक्षित कार्गो प्रहस्तन के अतिरिक्त, रियायत करार में आईकेबीएलएल को जैसा केपीटी के निदेशानुसार अन्य प्रयोक्ता का शुष्क कार्गो को भी प्रहस्त करना होगा। आईकेबीएलएल कार्गो और अन्य प्रयोक्ता के कार्गो के प्रहस्तन करने के लिए रियायत करार में संकल्पित प्रशुल्क व्यवस्था निम्नानुसार है:

(क) आईकेबीएलएल आरक्षित कार्गो के प्रहस्तन के लिए:

(i) परियोजना सुविधा के स्वप्रयोग के लिए कोई प्रशुल्क नहीं है।

(ख) किन्हीं अन्य प्रयोक्ताओं के अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए:

- (i) केपीटी कार्गो स्वामी/परेषिती और पोत स्वामियों/एजेंटों से भूमि, उपयोगिताओं और सेवाओं के संबंध में केपीटी दर मानों पर शुल्क की उगाही और वसूली करेगा।
- (ii) केपीटी दर मानों पर केपीटी बर्थ किराया प्रभारों की उगाही करेगा और उसके 50% को आईकेबीएलएल के साथ बांटेगा।
- (iii) केपीटी दर मानों पर केपीटी अन्य कार्गो पर 100% घाटशुल्क प्रभारों की उगाही करेगा।

- (iv) आईकेबीएलएल इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरों पर कार्गो प्रहस्तन वसूल करेगा और उसमें से 25% हिस्सा केपीटी को देगा।

(आईकेबीएलएल के प्रस्तावित दर मानों के अनुसार प्रहस्तन प्रभार आयातित कार्गो की बार्ज से उतरायी और ट्रकों में लदान और निर्यातित कार्गो के मामले में इसके विपरीत, के लिए होंगे।)

इस प्रकार, रियायत करार में निहित संविदा के आधार पर आईकेबीएलएल अन्य प्रयोक्ताओं के कार्गो पर उसके द्वारा उगाहे जाने वाले कार्गो प्रहस्तन प्रभारों के निर्धारण का प्रस्ताव लेकर आया। सुविधा पर प्रहस्तित किए जाने वाले अन्य प्रयोक्ताओं के कार्गो में शुष्क बल्क कार्गो, बैग बंद कार्गो और टिंबर लॉग की संकल्पना की गई है। केपीटी ने पुष्टि की है कि अन्य प्रयोक्ताओं का कार्गो प्रोफाइल, जैसा कि आईकेबीएलएल द्वारा प्रहस्तित किया जाएगा, रियायत करार के उपबंधों के अनुरूप है।

- (ii) फरवरी, 2008 में जारी अपफ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देश उन सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) परियोजनाओं पर लागू होता है जिनकी बोलियां 26 फरवरी, 2008 से 30 जुलाई 2013 के बीच प्राप्त हुईं। 31 जुलाई, 2013 से पीपीटी परियोजनाओं के प्रशुल्क का निर्धारण मंत्रालय द्वारा जुलाई/सितंबर 2013 में जारी भिन्न संदर्भ प्रशुल्क दिशा-निर्देशों द्वारा अधिशासित होता है। रियायत करार से यह देखा जा सकता है कि केपीटी द्वारा बार्ज जेटी के निर्माण, प्रचालन और अनुरक्षण के लिए बोलियां इच्छुक पक्षों से अक्टूबर, 2009 में गवाई गई थीं। इस स्थिति को देखते हुए, केपीटी को विशेष रूप से यह स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था कि उसने 2008 के दिशा-निर्देशों के खण्ड 1.3.1 के अनुसार बोलियां आमंत्रित करने से पूर्व उसने कथित दिशा-निर्देशों के आधार पर, संदर्भाधीन परियोजना के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए इस प्राधिकरण को संपर्क क्यों नहीं किया। इस संबंध में, केपीटी ने यह स्पष्ट करना चाहा कि परियोजना कॉमन प्रयोक्ता पीपीटी परियोजना नहीं है और इसे आईकेबीएलएल का तब प्रचलित आरक्षित नीति दिशा-निर्देशों के आधार पर दिया गया था और कि आरक्षित परियोजनाएं संदर्भित दिशा-निर्देशों के अनुसार अपफ्रंट प्रशुल्कों के साथ नहीं दी जातीं।

केपीटी का तर्क यह था कि आईकेबीएलएल परियोजना एक आरक्षित परियोजना है और आरक्षित परियोजनाएं अपफ्रंट प्रशुल्क के साथ नहीं दी जातीं। इस संबंध में, एक अन्य पत्तन द्वारा दायर एक प्रस्ताव का संदर्भ लिया जाता है, वीओसीपीटी द्वारा उत्तरी कार्गो बर्थ-1 की आरक्षित परियोजना एनएलसी तमिलनाडु पावर लिमिटेड (एनटीपीएल) को दिया जाना। वीओसीपीटी के प्रशुल्क निर्धारण इस प्रस्ताव का निपटान साथ-साथ किया जा रहा है। वीओसीपीटी का प्रस्ताव अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण दिशा-निर्देश 2008 के अंतर्गत प्रशुल्क निर्धारण के लिए है, जबकि आईकेबीएलएल का प्रस्ताव 2005 के दिशा-निर्देशों के अन्तर्गत प्रशुल्क निर्धारण के लिए है। वीओसीपीटी के प्रस्ताव के मामले में राजस्व अंश व्यवस्था के बारे में निर्णय अभी संबंधित पक्षों द्वारा लिया जाना है और वीओसीपीटी और एनटीपीएल के बीच अभी रियायत करार होना है। वीओसीपीटी ने एनटीपीएल को एनसीबी-1 दे दिया है। इसके विपरीत केपीटी तथा आईकेबीएलएल के बीच राजस्व अंश व्यवस्था का निर्धारण पहले ही हो गया है और केपीटी तथा आईकेबीएलएल के बीच सहमति भी हो गई है। यह भी नोट करने योग्य है कि केपीटी और आईकेबीएलएल ने 1 फरवरी, 2011 को लाइसेंस करार भी पहले ही कर लिया है। इसलिए, पक्षों द्वारा पहले ही करार कर लेने और कन्सेशनार तथा कन्सेशनिंग प्राधिकारी द्वारा देय राजस्व अंश का निर्धारण कर लिए जाने के पश्चात् अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण करने उपयुक्त नहीं होगा। इसलिए, यह प्राधिकरण आईकेबीएलएल के लिए 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार प्रशुल्क निर्धारण करने को प्रवृत्त है। यह विचारणीय है कि, कन्सेशनार और कन्सेशनिंग प्राधिकरण (केपीटी) दोनों ही सहमत हैं कि आईकेबीएलएल के लिए प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2005 के अनुसार किया जाए।

इसके अतिरिक्त, आईकेबीएलएल ने बताया है कि रियायत करार के अनुच्छेद 8.1 के अनुसार, आईकेबीएलएल इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित अप्रकृत प्रशुल्क के अनुसार कार्गो प्रहस्तन प्रभार वसूल करेगा। इस संबंध में रियायत करार का अनुच्छेद 8.1 नीचे पुनः उद्धृत किया जा रहा है:-

“इसके अतिरिक्त, ग्राही मशीनीकृत सुविधा द्वारा टीएमपी द्वारा निर्धारित दरों पर अन्य कार्गो प्रहस्तन के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभार एकत्र कर सकता है जैसाकि परिशिष्ट 12 में निर्दिष्ट किया गया है और समय-समय पर प्रभार्य है और रायल्टी के रूप में उसका 25 प्रतिशत कन्सैशनिंग प्राधिकरण को देगा।”

यह भी कि रियायत करार का परिशिष्ट 12 बस यह दर्शाता है कि कार्गो प्रहस्तन प्रभार जब कभी टीएमपी द्वारा अनुमोदित किए जाएं। उपरोक्त से, यह देखा जा सकता है कि, रियायत करार इस प्राधिकरण द्वारा किसी अप्रकृत प्रशुल्क के निर्धारण की अपेक्षा नहीं रखता, जैसा कि आईकेबीएलएल द्वारा बताया गया है।

- (iii) आईकेबीएलएल ने आरंभ में अपना प्रस्ताव 3 वर्ष 2014-15 से 2016-17 के आकलनों के आधार पर अप्रैल, 2014 में प्रस्तुत है। मामले के संसाधन के दौरान, चूंकि वर्ष 2013-14 पहले ही समाप्त हो गया था और चूंकि आईकेबीएलएल ने 16 नवम्बर, 2013 से प्रचालन आरंभ किया था, आईकेबीएलएल ने अप्रैल, 2015 में हमारे अनुरोध पर, वास्तविक यातायात, आय, व्यय, वर्ष 2013-14 और 2014-15 के लिए नियोजित पूंजी और तीन वर्षों अर्थात् 2015-16 से 2017-18 की अवधि के लिए अनुमानों पर विचार करते हुए लागत विवरण अद्यतन किए। तत्पश्चात्, हमारे द्वारा मांगे गए स्पष्टीकरण/सूचना को भेजते समय, आईकेबीएलएल ने जुलाई, 2015 में अपने प्रस्ताव में फिर संशोधन किया। आईकेबीएलएल ने अपने 17 जुलाई, 2015 के पत्र के साथ भेजे गए संशोधित प्रस्ताव के साथ आईकेबीएलएल ने सूचना/स्पष्टीकरण भी भेजे तथा मामले के संशोधन के दौरान, इस विश्लेषण में विचार किया गया।
- (iv) जैसाकि पहले बताया गया है, आईकेबीएलएल द्वारा किए गए अनुरोध पर इस प्राधिकरण ने 15 मई, 2015 के आदेश संख्या टीएमपी/55/2013-केपीटी के द्वारा आईकेबीएलएल के द्वारा प्रस्तावित दरमानों की उगाही के लिए अंतरिम आधार पर अनुमोदित किया गया। इस संबंध में, आईकेबीएलएल ने यह भी स्वीकार किया यदि इस प्राधिकरण द्वारा प्रस्तावित दरें अंतरिम दरों से कम होगी तो आईकेबीएलएल अतिरिक्त वसूल की गई राशि को संबंधित प्रयोक्ताओं को लौटा देगा।
- (v) आईकेबीएलएल का प्रस्ताव रियायत करार के उपबंधों के अनुसरण में उसकी जेटी पर आईकेबीएलएल द्वारा प्रहस्तित किए जाने वाले तृतीय पक्ष कार्गो अर्थात् शुष्क बल्क कार्गो, बैग बंद कार्गो और टिम्बर लॉग के लिए प्रशुल्क निर्धारण के संबंध में ही है। लेकिन, आईकेबीएलएल द्वारा प्रस्तुत लागत विवरण जेटी पर प्रहस्तित किए जाने वाले सारे संकल्पित यातायात के हैं अर्थात् आरक्षित कार्गो के साथ-साथ तृतीय पक्ष कार्गो। इस संबंध में, यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (एमपीटीएक्ट) की धारा 48 के साथ पठित धारा 42(4) अपेक्षा करता है कि धारा 42(3) के अंतर्गत प्राधिकृत व्यक्तियों द्वारा प्रदान की गई समान सेवाओं के संबंध में दरें इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की जाती हैं। केपीटी ने पुष्टि की है कि केपीटी द्वारा कांडला पत्तन पर आधारित प्रयोग आधार पर बाढ़ जेटी की स्थापना के लिए आईकेबीएलएल को दिया गया प्राधिकार एमपीटी एक्ट की धारा 42(3) के अंतर्गत है। ऐसे परिदृश्य में इस प्राधिकरण से एमपीटी एक्ट के प्रावधानों के अंतर्गत आईकेबीएलएल द्वारा की जाने वाली सेवाओं के लिए समग्र रूप से प्रशुल्क निर्धारण की सांविधिक अपेक्षा की जाती है, चाहे प्रहस्तित कार्गो स्वयं के प्रयोग का हो या तृतीय पक्ष का। तदनुसार, वर्तमान कार्रवाई आईकेबीएलएल जेटी पर प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो के लिए समग्र रूप से प्रशुल्क निर्धारण के लिए है, कार्गो चाहे आरक्षित हो या तृतीय पक्ष का। साथ ही, आईकेबीएलएल जेटी पर प्रहस्तित किए जाने वाले संकल्पित कार्गो की किस्म के

आधार पर वित्तीय स्थिति को स्पष्ट रूप से समझने के लिए, हमने आईकेबीएलएल द्वारा किए गए समेकित लागत ब्यौरे के आधार पर “आरक्षित कार्गो” और “अन्य कार्गो” के लिए अलग से विवरण तैयार करने का प्रयास किया है जैसा कि अनुवर्ती पैराओं में चर्चा की गई है। प्रसंगवश आईकेबीएलएल ने ऐसी अलग से लागत विवरण प्रस्तुत करने से मना कर दिया है।

- (vi) नवम्बर, 2013 में प्रचालन आरंभ करने के पश्चात् आईकेबीएलएल वर्ष 2013-14 और 2014-15 में आरक्षित कार्गो का क्रमशः 0.27 एमएमटीपीए और 1.20 एमएमटीपीए प्रहस्तन सूचित किया गया है। यद्यपि रियायत करार में, आईकेबीएलएल द्वारा तृतीय कार्गो के प्रहस्तन की भी व्यवस्था है परंतु यह सूचित किया गया है कि कथित वर्षों में आईकेबीएलएल द्वारा कोई तृतीय पक्ष कार्गो प्रहस्तित नहीं किया गया।

रियायत करार के अनुसार, परियोजना सुविधा की क्षमता 2एमएमटीपीए कार्गो प्रहस्तन करने की है। उक्त क्षमता में से, आईकेबीएलएल द्वारा आंके गए आरक्षित कार्गो के यातायात की क्षमता 1 एमएमटीपीए है और शेष 1 एमएमटीपीए का आकलन विचाराधीन तीनों वर्षों अर्थात् 2015-16 से 2017-18 तक तृतीय पक्ष कार्गो के लिए किया गया है। 1 एमएमटीपीए आरक्षित कार्गो को न्यूनतम गारंटी कार्गो के रूप में देखा जा सकता है जिसमें रियायत करार के अनुसार कच्चा माल अथवा उर्वरक के तैयार उत्पाद शामिल होंगे।

1 एमएमटीपीए की शेष क्षमता का आकलन तृतीय पक्ष कार्गो के लिए है जिसमें शुष्क बल्क कार्गो, बैग बंद कार्गो और टिम्बर लॉग शामिल है। आईकेबीएलएल के अनुसार, केपीटी पर अधिक बर्त अधिभोग और बर्थिंग-पूर्व अवरोधन के कारण केपीटी से आईकेबीएलएल को कार्गो स्थानांतरित करने की पूरी संभावना है, इस प्रकार सृजित क्षमता का पूरा उपयोग करने के लिए आईकेबीएलएल जेटी पर 0.8-1.3 एमएमटीपीए का अतिरिक्त यातायात आ सकेगा। केपीटी ने भी यह बताया है कि एमएमटीपीए की सीमा तक अन्य कार्गो के यातायात का आकलन यथोचित है।

2005 के दिशानिर्देशों के खंड 2.5.1 के अनुसार यातायात संबंधी पूर्वानुमान पंचवर्षीय/वार्षिक योजना में पूर्वानुमानों और वर्तमान/प्रत्याशित वृद्धि के अनुरूप होने चाहिए। इस प्रकार, सामान्यतः यातायात पूर्वानुमानों में वर्ष-दर-वर्ष एक संवर्धनकारी प्रवृत्ति की प्रत्याशा होती है। आईकेबीएलएल को यातायात के समान स्तर पर आकलन और विचाराधीन तीनों वर्षों के लिए किसी वृद्धि का अनुमान नहीं लगाने के कारण स्पष्ट करने का अनुरोध किया था। आईकेबीएलएल का विचार है कि चूंकि यातायात आकलन पहले ही 2 एमएमटीपीए की कार्गो प्रहस्तन क्षमता के समान है, इसमें यातायात में वृद्धि पर कोई विचार नहीं किया है।

इसके अतिरिक्त, 2015-16 से 2017-18 के प्रत्येक वर्ष में 1 एमएमटीपीए के तृतीय पक्ष कार्गो में से, आईकेबीएलएल विदेशी और तटीय कार्गो के अनुपात का आकलन 98.7 : 1.3 किया है। यह अनुपात केपीटी द्वारा वर्ष 2012-13, 2013-14 और 2014-15 की अवधि के लिए प्रस्तुत ब्यौरे से प्राप्त तटीय और विदेशी कार्गो के प्रतिशत पर आधारित है। इसके अतिरिक्त, विदेशी कार्गो में शुष्क कार्गो, बैग बंद/स्टील और टिम्बर लॉग का विचाराधीन वर्षों के लिए प्रतिशत क्रमशः 76.33 प्रतिशत, 12.38 प्रतिशत और 11.29 प्रतिशत है। इसी प्रकार, तटीय कार्गो शुष्क बल्क कार्गो, और बैग बंध/स्टील कार्गो, विचाराधीन वर्षों के लिए, क्रमशः 64.31 प्रतिशत और 35.69 प्रतिशत था। विचाराधीन वर्षों के दौरान आईकेबीएलएल पर कोई तटीय टिम्बर लॉग के प्रहस्तन की संकल्पना नहीं है।

उक्त स्थिति के आधार पर, आईकेबीएलएल द्वारा प्रस्तुत यातायात अनुमान और कार्गो प्रोफाइल पर इस विश्लेषण में विश्वास किया जाता है।

- (vii) 2005 के दिशानिर्देशों में निहित अनुबंधों के आधार पर निजी टर्मिनलों के प्रशुल्क निर्धारण/समीक्षा के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अपनाई गई लागत जमा पद्धति में, ग्राह्य लागत और अनुज्ञेय प्रतिफल को ध्यान में रखकर प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर प्रचालक की वित्तीय स्थिति का निर्धारण

किया जाता है। लेकिन, संदर्भ के मामले में, चूंकि 2005 के दिशानिर्देशों के आधार पर प्रशुल्क निर्धारण पहली बार किया जा रहा है, प्रचालक की वित्तीय स्थिति का विश्लेषण प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर आय के आकलनों के आधार पर किया जा रहा है। जैसा कि आईकेबीएलएल के द्वारा किया गया है।

आईकेबीएलएल के वर्ष 2013-14 और 2014-15 के वार्षिक लेखे राजस्व आय क्रमशः 129.26 लाख रुपए और 471.78 लाख रुपए दर्शाते हैं। इसे ही आईकेबीएलएल ने अपने लागत विवरण में संबंधित वर्षों की प्रचालन लागत के रूप में विचार किया है।

2015-16 से 2017-18 वर्षों के लिए प्रचालन लागत पर पहुंचने के लिए, आईकेबीएलएल ने विचाराधीन सभी वर्षों के लिए एक ही प्रकार के कार्गो के लिए भिन्न प्रशुल्क पर विचार किया है, जैसा नीचे दिया गया है:

(रुपए प्रति टन)

सं.	कार्गो की श्रेणी	2015-16	2016-17	2017-18
1.	आरक्षित कार्गो (उर्वरक और उर्वरक का कच्चा माल)	48.67	48.46	48.31
2.	अन्य कार्गो			
	-शुष्क बल्क	48.84	48.64	48.48
	-बैग बंद/स्टील	59.56	59.36	59.20
	-टिम्बर लॉग	58.67	58.46	58.31

प्रत्येक वर्ष में कार्गो की प्रत्येक मद की दर में असंगति अस्पष्ट है। आरक्षित कार्गो की तुलना में तृतीय पक्ष शुल्क बल्क कार्गो के लिए ऊंची दरों, का प्रस्ताव करने के कारण भी अस्पष्ट है। विचाराधीन वर्षों के प्रत्येक वर्ष में भिन्न दरों के प्रस्ताव के औचित्य के अभाव में आईकेबीएलएल द्वारा प्रस्तावित 2015-16 के लिए शुष्क बल्क कार्गो के लिए 48.84 रुपए प्रति मीट्रिक टन, बैगबंद/स्टील कार्गो के लिए 58.67 रुपए प्रति मीट्रिक टन और टिम्बर लॉग के लिए 59.56 रुपए प्रति मीट्रिक टन को प्रचालन आय के आकलन के लिए हिसाब में लिया जा रहा है।

जैसा कि पहले ध्यान में लाया गया है, आरक्षित कार्गो में उर्वरक और उर्वरक का कच्चा माल शामिल है। कथित आक्षेप कार्गो को भी शुष्क बल्क कार्गो के रूप में श्रेणीबद्ध किया जा सकता है। चूंकि तृतीय पक्ष के शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए एक दर प्रस्तावित की गई है, यह उपयुक्त नहीं होगा कि उसी जेटी पर आरक्षित शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए भिन्न दर रखी जाए। इसलिए, वर्ष 2015-16 के लिए तृतीय पक्ष शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए 48.84 रुपए प्रति मीट्रिक टन की दर पर आरक्षित शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन की प्रस्तावित दर विचार किया गया है।

इस प्रकार, आईकेबीएलएल द्वारा आकलित कार्गो की प्रत्येक मद के लिए आकलित यातायात पर विचार करते हुए और प्रस्तावित दरों को, जैसाकि ऊपर चर्चा की गई है, विचार में लेते हुए, विचाराधीन सभी वर्षों के लिए प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर प्रचालन आय का आकलन किया गया है उक्त स्थिति को ध्यान में रखते हुए वर्ष 2015-16 से 2017-18 के लिए आईकेबीएलएल द्वारा आकलित 994.39 लाख रुपए, 990.30 लाख रुपए और 987.23 लाख रुपए की आय के प्रति विचाराधीन वर्षों के प्रत्येक वर्ष के लिए 995.99 लाख रुपए बनती है, कथित तीनों वर्षों के लिए यातायात आकलन समान माना गया है।

- (viii) प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 का खंड 2.5.1 अपेक्षा करता है कि व्यय संबंधी पूर्वानुमान भारत सरकार द्वारा घोषित सभी वस्तुओं के लिए थोक मूल्य सूचकांक के चालू घट-बढ़ के संबंध में घट-बढ़ के

लिए समायोजित यातायात के अनुरूप होना चाहिए। वर्ष 2015-16 के दौरान निपटाए जाने वाले प्रशुल्क मामलों में अपनाया गया वार्षिक वृद्धिकारक 3.82 प्रतिशत है। तदनुसार, वर्ष 2015-16 से 2017-18 के वर्षों में व्यय के आकलन के लिए संबंधित पिछले वर्षों के वास्तविक/आकलन पर 3.82 प्रतिशत वृद्धिकारक पर विचार किया जाना है न कि आईकेबीएलएल द्वारा सुविचारित 5.85 प्रतिशत का वृद्धि कारक।

- (ix) सूचित किया गया है कि, अनुरक्षण श्रम लागत बार्ज जेटी सुविधाओं जैसे पृष्ठ क्षेत्र, आरसीसी फर्श, स्थल कार्यालय भवन, आरसीसी चारदीवारी, कांटेदार तार की बाढ़, धर्मकांटा नियंत्रण कक्ष, अग्निशमन उपस्कर, कंप्यूटर सिस्टम, और अन्य विद्युत/इन्सुलेशन मदों के अनुरक्षण में श्रम की लागत शामिल है। जो सभी प्रकार के कार्गो के लिए सामूहिक है। वार्षिक लेखाओं में कर्मचारी लाभ व्यय (वेतन) और सुरक्षा व्यय का पूर्ण योग अनुरक्षण श्रम लागत में जोड़ा पाया गया है।

वर्ष 2013-14, लागत विवरण में 1.88 लाख रुपए की अनुरक्षण श्रम लागत में केवल कर्मचारी लाभ व्यय शामिल है क्योंकि सुरक्षा सेवा संविदा अप्रैल, 2014 के माह में हुआ था। अतः इस शीर्ष के अंतर्गत वर्ष 2013-14 के लिए इस मद में कोई व्यय नहीं हुआ।

वर्ष 2014-15, आईकेबीएलएल वास्तविक अनुरक्षण श्रम लागत 20.65 लाख रुपए दर्शाई है जो दो कर्मचारियों के कर्मचारी लाभ और 11 कर्मचारियों के सुरक्षा सेवा के 13.29 लाख रुपए का पूर्ण योग है। कुल 13 कर्मचारियों के लिए औसतन लागत 1.59 लाख रुपए बनती है।

वर्ष 2015-16, के लिए, कर्मचारी लाभ लागत के संबंध में, आईकेबीएलएल ने यातायात में 1 एमएमटीपीए से बढ़कर 2 एमएमटीपीए हो जाने के प्रभाव पर विचार किया है और तब वर्ष 2014-15 के लिए वास्तविक पर 5.85 प्रतिशत वृद्धि पर विचार किया गया है। क्योंकि बार्ज जेटी सुविधाओं के अनुरक्षण पर तैनात अनुरक्षण श्रम का यातायात से कोई संबंध नहीं है जब तक कि श्रम को कार्गो प्रचालन के लिए तैनात नहीं किया जाता। अतः यातायात में वृद्धि के कारण अनुरक्षण श्रम में वृद्धि के प्रभाव पर विचार नहीं किया जा सकता।

वर्ष 2015-16 से 2017-18, तक के लिए आईकेबीएलएल ने कर्मचारियों की संख्या 15 बताई है कर्मचारियों की संख्या में वृद्धि आईकेबीएलएल के प्रबंधन का निर्णय है और यह प्राधिकरण के निर्णय में हस्तक्षेप नहीं करना चाहता। अनुरक्षण श्रम शक्ति की संख्या में वृद्धि, जैसी कि आईकेबीएलएल द्वारा वर्ष 2016-17 और 2017-18 के लिए आकलन किया है, पर विश्वास किया जाता है। तत्पश्चात्, वर्ष 2015-16 से वर्ष 2017-18 तक के व्यय का आकलन करने के लिए संबंधित पूर्व वर्ष के आकलनों पर 3.82 प्रतिशत के वार्षिक वृद्धि कारक पर विचार किया गया है।

- (x) अनुमानित उपस्कर चालन लागत में दो लागत तत्व हैं अर्थात् विद्युत लागत और मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत जिन पर निम्नानुसार चर्चा की जा रही है:

(क) आईकेबीएलएल द्वारा विद्युत उपभोग का आकलन न तो कार्गो प्रहस्तन के लिए किया है और न ही उपस्करों के चलने के लिए। यह सूचित किया गया है कि विद्युत उपभोग सिर्फ पृष्ठ क्षेत्र के प्रकाश के लिए होता है। वर्ष 2013-14 और 2014-15 वर्षों के वार्षिक लेखाओं में वास्तविक विद्युत लागत 6.81 लाख रुपए और 12.33 लाख रुपए दर्शायी गई है। वर्ष 2015-16 से 2017-18 के लिए विद्युत लागत के आकलन के लिए आईकेबीएलएल द्वारा संबंधित पिछले वर्ष के वास्तविक/अनुमान पर 5.85 प्रतिशत का वृद्धि कारक पर विचार किया गया है। जैसा कि पहले चर्चा की गई है, 5.85 प्रतिशत के वार्षिक वृद्धि कारक को 3.82 प्रतिशत पर सीमित किया जाता है।

- (ख) बार्ज और फैक्ट्री भवन के मरम्मत और अनुरक्षण का पूर्णयोग मरम्मत और अनुरक्षण लागत के अंतर्गत सुविचारित देखा गया है। वर्ष 2013-14 के लिए कोई मरम्मत और अनुरक्षण लागत दर्शायी नहीं गई है। वर्ष 2014-15 के लिए वार्षिक लेखाओं में मरम्मत और अनुरक्षण लागत 3.44 लाख रुपए दर्शायी गई है।

वर्ष 2015-16 के लिए मरम्मत और अनुरक्षण लागत के लिए, बार्ज जेटी पर संघटकों की मरम्मत के संबंध में, आईकेबीएलएल ने वर्ष 2014-15 के लिए वास्तविक व्यय पर 5.85 प्रतिशत के वृद्धि कारके पर विचार किया है। तथापि, फैक्ट्री भवन की मरम्मत और अनुरक्षण लागत के संबंध में आईकेबीएलएल ने यातायात में 1 एमएमटीपीए से 2 एमएमटीपीए तक की वृद्धि के प्रभाव को लिया है और तब वित्त वर्ष 2014-15 के वास्तविक पर 5.85 प्रतिशत वृद्धि पर विचार किया है। फैक्ट्री भवन की मरम्मत और अनुरक्षण पर यातायात में वृद्धि का कोई प्रभाव नहीं पड़ता। इसलिए, आईकेबीएलएल द्वारा अपनायी गई पद्धति को फैक्ट्री भवन की मरम्मत और अनुरक्षण लागत पर विचार नहीं किया जाता। 3.82 प्रतिशत के वृद्धि कारक पर वर्ष 2016-17 और 2017-18 के लिए संबंधित पूर्व वर्ष के व्यय के आकलनों पर विचार किया जाता है।

- (xi) (क) पाया जाता है कि आईकेबीएलएल ने जेटी पर शुष्क बल्क कार्गो, स्टील और बैगबंद कार्गो तथा टिम्बर लॉग कार्गो के प्रहस्तन के लिए किसी पक्ष से संविदा किया है। कार्य के कार्यक्षेत्र में बार्जों से माल की उतरायी और माल को हापरों तक पहुंचाना और फिर सीधे डंपरो/ट्रकों तक अंतरण शामिल है। 424 लाख रुपए प्रतिवर्ष की अनुमानित लागत में, आरक्षित शुष्क बल्क कार्गो की प्रहस्तन लागत भी शामिल है। ठेकेदार कार्गो के प्रहस्तन के लिए जरूरी क्रेने और उपस्कर प्रदान करेगा। इसी संबंध में, आईकेबीएलएल ने 2015-16 से 2017-18 वर्षों के लिए उपस्कर किराया प्रभार का आकलन किया है। आईकेबीएलएल द्वारा प्रस्तुत दस्तावेजों के अनुसार, यह देखा जाता है कि शुष्क बल्क कार्गो, स्टील और बैगबंद कार्गो और टिम्बर के प्रहस्तन की दर 20 रुपए प्रति मीट्रिक टन, 30 रुपए प्रति मीट्रिक टन, 30 रुपए प्रति मीट्रिक टन जबकि आईकेबीएलएल ने सभी तीनों दरें तृतीय पक्ष कार्गो के लिए सुविचारित की हैं, उसने 20 रुपए प्रति टन आरक्षित शुष्क बल्क कार्गो के लिए सुविचारित की है। आईकेबीएलएल ने पुष्टि की है कि संविदा प्रतियोगी बोली प्रक्रिया के बाद दिया गया है और कि संविदा दर सेवा कर रहित है। कार्गो की प्रत्येक मद के आकलित मद और ऊपर दी गई दरों पर विचार करने पर, यह देखा गया है कि आईकेबीएलएल विचाराधीन सभी वर्षों के समान उपस्कर किराया प्रभार पर पहुंचा है। आईकेबीएलएल द्वारा यथा आकलित उपस्कर किराया प्रभारों की राशि पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है। सुचित किया गया है कि आईकेबीएलएल ने वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए उपस्कर किराया प्रभार पर कोई व्यय नहीं किया है।

- (ख) प्रत्येक कार्गो मद के लिए क्रमशः 20 रुपए प्रति मीट्रिक टन, 30 रुपए प्रति मीट्रिक टन और 30 रुपए प्रति मीट्रिक टन की दरें समझौता दरें हैं। केपीटी ने यह टिपपणी की है कि आईकेबीएलएल ने मई, 2015 में अंतरिम प्रशुल्क के अनुमोदन के पश्चात्, जून, 2015 में निम्नतम निविदा द्वारा समझौता करके दरों को घटा दिया है, और इसका प्रभाव केपीटी को देय अंश पर पड़ेगा क्योंकि घटी दरों का संशोधित प्रस्ताव में विचार किया गया है। यह अपरिहार्य है क्योंकि समझौता दरों पर ही प्रशुल्क निर्धारण के लिए विचार किया जाता है, जैसा कि केपीटी द्वारा प्रस्तावित है। जहां तक तृतीय पक्ष प्रयोक्ताओं पर प्रभाव का संबंध है, अंतिम दरों और अंतरिम दरों के बीच के अंतर को उन्हें लौटाया जायेगा, जैसा कि आईकेबीएलएल द्वारा पहले ही स्वीकार किया है।

- (xii) प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.8.1 के अनुसार बीओटी मामलों में जहां बोली प्रक्रिया को 29 जुलाई, 2003 से पहले अंतिम रूप दिया गया था निजी प्रचालक द्वारा भू-स्वामी पत्तन को देय 'रायल्टी/राजस्व हिस्सा' प्रशुल्क संगणना के लिए स्वीकार्य लागत के रूप में अनुमति नहीं दी जाएगी। संदर्भाधीन मामले में, केपीटी और आईकेबीएलएल के बीच 17 फरवरी, 2011 को रियायत करार हुआ था। इस प्रकार, 2005 दिशानिर्देश में निहित विनिर्दिशन के अनुसार, रायल्टी/राजस्व हिस्से को आईकेबीएलएल के प्रशुल्क निर्धारण में छोड़ दिया नहीं समझा जायेगा। यह नोट करने योग्य है कि लाइसेंसर पत्तन केपीटी ने भी इसी स्थिति का समर्थन किया है।
- (xiii) (क) आईकेबीएलएल द्वारा पट्टा किराया शीर्ष के अधीन भू-क्षेत्र, जलाग्र क्षेत्र सीमा-शुल्क स्थापना प्रभारों को भी लिया है। वर्ष 2013-14 के लिए आईकेबीएलएल द्वारा 56 लाख रुपए का पट्टा किराया दर्शाया है, जिसमें 51.49 लाख रुपए लाइसेंस फीस और जलाग्र प्रभारों के हैं और 4.51 लाख रुपए सीमा-शुल्क प्रभारों के रूप में हैं। वर्ष 2014-15 के लिए आईकेबीएलएल ने अपने लागत विवरण में पट्टा किराया के 184.70 लाख रुपए लिए हैं जिनमें 54.43 लाख रुपए भूमि की लाइसेंस फीस और 84.89 लाख रुपए जलाग्र प्रभारों के और 45.17 लाख रुपए सीमा-शुल्क स्थापना प्रभार के लिए हैं।
- (ख) आईकेबीएलएल और केपीटी के बीच हुए रियायत करार का खंड 9.1 (क) (क) (i) निर्धारित करता है कि आईकेबीएलएल को समय-समय पर प्रचलित दरों की अनुसूची के अनुसार लाइसेंस अवधि की समाप्ति तक प्रति वर्ष 45,36,000/-रुपए (यानी 36000 वर्गमीटर पृष्ठ भूमि क्षेत्र * 10.5 रुपए प्रतिमाह * 12 महीने) का भुगतान करना होगा। आईकेबीएलएल द्वारा प्रस्तुत दस्तावेजों से यह देखा गया है कि केपीटी ने 17 फरवरी, 2015 से 16 फरवरी, 2016 तक आईकेबीएलएल से 54,43,200/-रुपए (36,000 वर्गमीटर * 12.6 * 12) की लाइसेंस फीस के लिए मांग की है। 12.6 रुपए प्रति वर्गमीटर केपीटी के वर्तमान दरमानों की धारा 2.5 (क) के अनुरूप है, जो खुले स्थान के लिए साधारण कार्गो पर लाइसेंस (भंडारण) शुल्क निर्धारित करता है। केपीटी द्वारा निर्धारित और आईकेबीएलएल द्वारा स्वीकृत 12.6 रुपए प्रतिवर्ग मीटर की दर कच्चे प्लॉट (बिना सीमेंट/बिना डामर) को 180 दिन से ज्यादा रखने के लिए है। चूंकि केपीटी के दरमानों में धारा 2.5 में निर्धारित दरों पर किसी वृद्धि का उपबंध नहीं है अतः विचाराधीन सभी वर्षों यानी 2014-15 से 2017-18 के लिए भूमि की लाइसेंस फीस के 54.43 लाख रुपए पर की लाइसेंस फीस के रूप में विचार किया गया।
- (ग) रियायत करार के खंड 9.1 (क) (क)(ii) के अनुसार, आईकेबीएलएल 120 मीटर लंबे और 20 मीटर चौड़े जलाग्र क्षेत्र के प्रयोग के लिए केपीटी को 80 लाख रुपए की राशि अदा करेगा जो समय-समय पर प्रचलित भू-नीति के अनुसार वार्षिक वृद्धि के अधीन होंगे। चूंकि, वर्तमान में भू-नीति दिशानिर्देश 2 प्रतिशत के वृद्धि कारक निर्धारित करते हैं आईकेबीएलएल ने भी विचाराधीन सभी वर्षों यानी 2013-14 और 2017-18 तक जलाग्र प्रभारों की लाइसेंस फीस आकलन में इसी वृद्धि कारक को अपनाया है। विश्लेषण में इस पर विचार किया गया है।
- (घ) आईकेबीएलएल द्वारा पट्टा किराया शीर्ष के अंतर्गत सीमा-शुल्क स्थापना प्रभारों को भी शामिल किया गया है। जिसके बारे में यह सूचित किया गया है कि यह भुगतान आईकेबीएलएल द्वारा जेटी पर सीमा-शुल्क स्टाफ की तैनाती के लिए कांडला स्थित सीमा-शुल्क प्राधिकारियों को दिया जाना एक अनिवार्य व्यय है। आईकेबीएलएल द्वारा प्रस्तुत दस्तावेजों से यह देखा गया है कि आईकेबीएलएल ने वर्ष 2014-15 के दौरान सीमा-शुल्क स्थापना प्रभारों पर 45.17 लाख रुपए की राशि व्यय की है। इसे आधार के

रूप में लेते हुए 2015-16 से 2017-18 तक के वर्षों के लिए 3.82 प्रतिशत प्रति वर्ष की वृद्धि दर को आकलन में लिया गया है न कि आईकेबीएलएल द्वारा अपनायी गई 5.85 प्रतिशत की दर को।

- (xiv) यह सुविधा आरक्षित और तृतीय पक्ष कर्गों के प्रहस्तन के लिए सामूहिक सूचित की गई है। बार्ज जेटी और अन्य सुविधाओं के लिए अग्नि बीमा पॉलिसी लागत भी ली गई है। वर्ष 2013-14 और 2014-15 के लिए वास्तविक बीमा लागत क्रमशः 2.82 लाख रुपए और 8.01 लाख रुपए है। वर्ष 2015-16 से 2017-18 के लिए बीमा प्रीमियम को संबंधित पूर्व वर्ष के वास्तविक/आकलनों पर 5.85 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि दर के स्थान पर 3.82 प्रतिशत की ली गई है।
- (xv) (क) अन्य व्ययों का वास्तविक व्यय की गई लागत के आधार पर आकलन किया गया है। वर्ष 2014-15 के लिए देखा गया है कि आईकेबीएलएल ने 34.15 लाख रुपए का व्यय किया है वार्षिक लेखाओं से यह पाया गया है कि अन्य व्ययों में पुस्तकें, पत्र-पत्रिकाएं और समाचार पत्र, यात्रा व्यय, विधि व्यय, मुद्रण एवं लेखन सामग्री व्यय, बागवानी व्यय, व्यावसायिक सेवा प्रभार, विज्ञापन भंडार बंधे खर्च, विविध व्यय, पूर्वावधि व्यय और वित्तीय लागतें शामिल हैं।
- (ख) चूंकि आय नियोजित पूंजी (आरओसीई) पर अनुज्ञेय है। इसलिए निजी टर्मिनलों पर प्रशुल्क निर्धारण में ऋण पर ब्याज को व्यय की एक मद के रूप में नहीं लिया जाता। हमारे विश्लेषण में आईकेबीएलएल द्वारा सुविचारित वित्तीय लागत को माना नहीं गया है। इसके अतिरिक्त, व्यय की कुछ मदें जैसे बागवानी व्यय, पूर्वावधि व्यय आदि को आईकेबीएलएल द्वारा छोड़ दिया गया पाया गया है और तत्पश्चात् अन्य व्ययों को हटाने के लिए वर्ष 2015-15 से 2017-18 तक के वर्षों से 5.85 प्रतिशत के वृद्धि कारक को अपनाया गया है। इन लागतों को छोड़ देने के कारण आईकेबीएलएल द्वारा स्पष्ट नहीं किए गए हैं। आईकेबीएलएल द्वारा अपनायी गई प्रणाली पर, वर्ष 2015-16 से 2017-18 के लिए व्यय के आकलन में 3.82 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि के अतिरिक्त, भरोसा किया जाता है।
- (xvi) प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 का खंड 2.7.1 अनुबंध करता है कि मूल्यहास की अनुमति कंपनी अधिनियम के अनुसार अपनाये गए अवधि मानदंडों अथवा रियायत करार में निर्धारित अवधि मानदंडों के आधार, इनमें से जो भी अधिक हो, के साथ सीधी रेखा विधि पर दी जाएगी। आईकेबीएलएल ने पुष्टि की है कि उसके द्वारा परिकलित मूल्यहास 2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 के अनुरूप है। आईकेबीएलएल ने सूचित किया है कि इसने मूल्यहास का परिकलन कंपनी अधिनियम 2013 के भाग ग की अनुसूची 2 में निर्धारित अवधि मानदंड के अनुसार किया है। आईकेबीएलएल द्वारा वर्ष 2015-16 से 2017-18 के लिए मूल्यहास राशि पर विश्वास किया जाता है और विश्लेषण में लिया जाता है।
- (xvii) (क) परिसंपत्तियां का निवल ब्लॉक, जैसाकि वार्षिक लेखाओं में दर्शाया गया है, वर्ष 2014-15 में 3661.10 लाख रुपए है। इसे आंकड़े से, आईकेबीएलएल ने प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन से लागत विवरण में से बर्थ निर्माण लागत के 2115.86 लाख रुपए की राशि को जोड़ा नहीं है। इस संबंध में, यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि, जैसा कि रियायत करार में से देखा जा सकता है, केपीटी ने रियायत अवधि के दौरान 120 मीटर × 20 मीटर की बार्ज जेटी आईकेबीएलएल को सौंपी थी। इसी संदर्भ में, केपीटी ने अपने अनुरोध में यह बताया प्रतीत होता है कि बर्थ की लागत आईकेबीएलएल के प्रशुल्क निर्धारण में न जोड़ी जाए। आईकेबीएलएल ने प्रशुल्क निर्धारण के दायरे में से बर्थ की लागत को निकालकर सही किया

है। इस प्रकार, 31 मार्च, 2015 को संयंत्र और मशीने, भवन, शेड और अन्य ढांचे, सूचना प्रौद्योगिकी, फर्नीचर एंड फिक्सचर आदि की 1545.24 लाख रुपए की लागत की परिसंपत्तियों के निवल ब्लॉक को आईकेबीएलएल द्वारा 2015-16 से 2017-18 के लिए आधार के रूप में लिया है। आईकेबीएलएल ने 2015-16 से 2017-18 की अवधि के लिए परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक में किसी परिवर्धन को प्रक्षेपित नहीं किया है।

(ख) कार्यशील पूंजी, जैसी कि आईकेबीएलएल ने आकलित की है पर विचार नहीं किया गया और इसके स्थान पर 2005 के दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 में अंतर्विष्ट अनुबंधों के आधार पर कार्यशील पूंजी का आकलन किया गया है, जिसका विश्लेषण निम्नानुसार है:-

- (i) आईकेबीएलएल द्वारा विविध देनदारों के विचाराधीन वर्षों में से प्रत्येक के लिए 19.84 लाख रुपए आकलित किए हैं। 19.84 लाख रुपए में से 15.48 लाख रुपए यातायात प्राप्त व्यय देखे गए हैं जैसे कि वर्ष 2014-15 के वार्षिक लेखाओं में दर्शाया गया है और शेष 4.16 लाख रुपए का स्रोत अस्पष्ट है। 2005 दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 के अनुसार, विविध देनदार शीर्ष पर सीमा दो महीने की संपदा आय और भारतीय रेल द्वारा देय रेलवे सीमांत प्रभार होगी। आईकेबीएलएल मामले में, न तो संपदा से कोई आय हुई है और न ही रेलवे द्वारा कोई प्रभार दिए जाने हैं। लेकिन, निजी प्रचालकों द्वारा संबंधित लाइसेंसदाता पत्तन के साथ लाइसेंस करार के अनुसार किए जाने वाले पूर्व भुगतान और अग्रिम को विविध देनदारों की सीमा के रूप में उस सीमा तक मान्य किया जाएगा जो सितम्बर, 2008 के कॉमन आदेश के आधार पर पास थ्रू के रूप में अन्यथा अनुज्ञेय होती। आईकेबीएलएल के मामले में, भूमि और जलाशय क्षेत्र की लाइसेंस फीस केपीटी को अग्रिम में देनी है। अग्रिम भुगतान संबंधित महीने के लिए लाइसेंस फीस भुगतान के प्रति समायोजित किया जाएगा और वर्ष के अंत में सारा अग्रिम समायोजित होगा। ऐसा है तो आईकेबीएलएल द्वारा आकलित लाइसेंस फीस उस जलाशय प्रभार को जैसा कि पहले चर्चा की गई है, 25.75 लाख रुपए, 69.66 लाख रुपए, 70.51 लाख रुपए, 71.38 लाख रुपए, और 72.26 लाख रुपए पर विविध देनदार के रूप में विचार किया जायेगा जो वर्ष 2013-14 से 2017-18 तक के प्रत्येक संबंधित वर्ष के लिए कार्यशील पूंजी का भाग बनेंगे।
- (ii) 2005 के दिशानिर्देशों का खंड 2.9.9 माल सूची भंडार और कल-पूजों की छः महीने की खपत के समान निर्दिष्ट करता है। वर्ष 2013-14 और 2014-15 के लिए वार्षिक लेखे में माल की खपत “शून्य” दर्शाते हैं। इसलिए, कार्यशील पूंजी के एक भाग के रूप में किसी माल सूची पर विचार नहीं किया गया।
- (iii) 2005 के दिशानिर्देशों के अनुरूप, नकद शेष का बंधे खर्चों सहित एक माह के नकद प्रचालन व्ययों के रूप में आकलित किया जाएगा।
- (iv) वर्ष 2013-14 से 2017-18 तक चालू देयताओं को आईकेबीएलएल द्वारा किए गए आकलन के अनुसार ही 27.31 लाख रुपए, 25.95 लाख रुपए, 26.65 लाख रुपए, 27.29 लाख रुपए और 27.99 लाख रुपए आकलित किया गया है।
- (v) आईकेबीएलएल द्वारा आकलित और हमारे द्वारा यथासंशोधित कार्यशील पूंजी का तुलनात्मक विवरण नीचे दिया गया है:

विवरण	आईकेबीएलएल द्वारा आकलित	हमारे द्वारा यथासंशोधित
-------	-------------------------	-------------------------

चालू परिसंपत्तियां	2015-16	2016-17	2017-18	2015-16	2016-17	2017-18
-देनदार	19.84	19.84	19.84	70.51	71.38	72.26
-मालसूची	2.00	2.00	2.00	-	-	-
-नकदी	24.45	24.45	24.45	55.30	55.75	56.23
कुल चालू परिसंपत्तियां	46.29	46.29	46.29	125.81	127.13	128.49
घटाएं-चालू देयताएं	26.65	27.29	27.99	26.65	27.29	27.99
कार्यशील पूंजी	19.63	19.00	18.30	99.15	99.85	100.50

(ग) उक्त समायोजनों के अधीन, निवल परिसंपत्तियां और कार्यशील पूंजी वर्ष 2015-16 से 2017-18 तक के लिए क्रमशः 572.60 लाख रुपए, 1501.91 लाख रुपए, और 1431.19 लाख रुपए निकलती है जबकि संबंधित वर्षों के लिए आईकेबीएलएल द्वारा नियोजित पूंजी 1493.08 लाख रुपए, 1421.07 लाख रुपए, और 1348.98 लाख रुपए आंकी गई है।

(xviii) जैसेकि पहले बताया गया है, आईकेबीएलएल की निर्धारित क्षमता 20 लाख टन है। यह निर्धारण आईकेबीएलएल यातायात आकलनों की औचित्यता का पता लगाने और 2005 के दिशानिर्देशों के खंड 2.9.10 के अनुसार, नियोजित पूंजी पर प्रतिफल के अधिकतम अनुज्ञेय स्तर पर आईकेबीएलएल की पात्रता का निर्धारण करने के प्रयोजन से प्रासंगिक है। चूंकि क्षमता की उपयोगिता 60 प्रतिशत से अधिक निकल रही है, अतः नियोजित पूंजी पर वर्ष 2013-14 से 2017-18 के लिए 16 प्रतिशत की दर से प्रतिफल की अनुमति है।

(xix) (क) उपर्युक्त चर्चा के अधीन, आईकेबीएलएल के लिए कुल मिलाकर लागत विवरण, आईकेबीएलएल द्वारा प्रहस्तित आरक्षित कार्गो के लिए लागत विवरण और आईकेबीएलएल द्वारा प्रहस्तित अन्य पक्ष कार्गो का लागत विवरण अनुलग्न-I (क), I (ख) और I (ग) पर संलग्न है। लागत विवरण में निकले परिणामों का सार नीचे दिया गया है:

(रुपए लाख में)

क्र. सं.	विवरण	प्रचालन आय				निवल अतिरेक(+)/घाटा (-)				प्रचालन लागत के रूप प्रतिशत के रूप में निवल अतिरेक (+)/घाटा (-)			औसत अतिरेक/घाटा %
		(रुपए लाख में)				(रुपए लाख में)							
		2015-16	2016-17	2017-18	जोड़	2015-16	2016-17	2017-18	जोड़	2015-16	2016-17	2017-18	
1	कुल मिलाकर आईकेबीएलएल	995.99	995.99	995.99	2987.98	9.03	15.26	20.91	45.21	0.91%	1.53%	2.10%	1.51%
2	आरक्षित कार्गो	488.40	488.40	488.40	1465.20	6.92	10.04	12.86	29.81	1.42%	2.05%	2.63%	2.03%
3	तृतीय पक्ष कार्गो	507.59	507.59	507.59	1522.78	2.11	5.23	8.05	15.39	0.42%	1.03%	1.59%	1.01%

(ख) जैसाकि उपर्युक्त सारणी से देखा जा सकता है, 2015-16 से 2017-18 तक के वर्षों में आईकेबीएलएल 45.21 लाख रुपए तक के अतिरेक में है। यदि वह सुविधा को प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर प्रचालित करे। यह पूरे तीनों वर्षों के लिए औसतन 1.51 प्रतिशत निकलता है। दूसरे शब्दों में, प्रस्तावित प्रशुल्क की उगाही से (जैसा कि उपर्युक्त चर्चा में हमारे द्वारा यथा संशोधित किया गया है), वर्तमान प्रशुल्क चक्र की शेष अवधि में आईकेबीएलएल अपनी ग्राह्य लागतों को वहन करने और अनुज्ञेय प्रतिफल प्राप्त करने की स्थिति में होगा। लागत स्थिति को ध्यान में रखकर यह प्राधिकरण आईकेबीएलएल को प्रस्तावित प्रशुल्क की उगाही करने (जैसाकि हमारे द्वारा हल्का से संशोधित किया गया है) की अनुमति देता है।

- (ग) इस संबंध में, यह स्मरण किया जाता है कि, आईकेबीएलएल द्वारा किए गए अनुरोध के आधार पर, इस प्राधिकरण ने अपने 15 मई, 2015 के आदेश में आईकेबीएलएल द्वारा अप्रैल, 2015 के प्रस्ताव में प्रस्तावित दरमानों की अंतरिक आधार पर उगाही करने का अनुमोदन किया था। तत्पश्चात्, आईकेबीएलएल ने अपने जुलाई, 2015 के संशोधित प्रस्ताव में अप्रैल, 2015 के अपने प्रस्ताव की तुलना में निम्न दरों का प्रस्ताव किया। परिणामस्वरूप, आईकेबीएलएल द्वारा मई, 2015 से प्रभावी उगाही जा रही संशोधित दरें हमारे द्वारा संशोधित प्रस्तावित दरों से ऊंची पाई गईं। आईकेबीएलएल द्वारा उगाहे जा रहे वर्तमान अंतरिम प्रशुल्क और प्रस्तावित प्रशुल्क (जैसा कि हमारे द्वारा थोड़ा सा आशोधित किया गया है) की तुलनात्मक स्थिति नीचे दी गई है:

(दर रु. मीट्रिक टन)

क्र. सं.	वस्तु	मई, 2015 में अनुमोदित वर्तमान प्रशुल्क		हमारे द्वारा यथासंशोधित प्रस्तावित प्रशुल्क	
		विदेशी कार्गो	तटीय कार्गो	विदेशी कार्गो	तटीय कार्गो
(क)	अन्य शुष्क बल्क	63.30	38.00	48.84	29.30
(ख)	स्टील और बैग बंद कार्गो	78.30	47.00	59.56	35.74
(ग)	टिम्बर लॉग	78.30	47.00	58.67	35.20

- (घ) दिया गया है कि आईकेबीएलएल इस स्थिति पर सहमत था कि यदि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अंतिम दरें, अंतरिम दरों से कम होंगी तो आईकेबीएलएल अतिरिक्त वसूली को संबंधित प्रयोक्ता को लौटायेगा। नए प्रस्तावित प्रशुल्क आईकेबीएलएल द्वारा अंतरिम प्रशुल्क की उगाही की तारीख से प्रभावी है। आईकेबीएलएल को संबंधित प्रयोक्ताओं को तत्काल अवकलन राशि को लौटाने और पारित आदेश की अधिसूचना की तारीख से 60 दिन के भीतर इस संबंध में अनुपालन रिपोर्ट लाइसेंस प्रदाता पत्तन केपीटी और इस प्राधिकरण को प्रस्तुत करने का निदेश किया जाता है।

20.1. परिणाम में, और ऊपर दिए गए कारणों से और सामूहिक विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण अनुमोदित करता है कि आईकेबीएलएल के वर्तमान दरमानों में खंड 3-कार्गो प्रहस्तन प्रभार के नीचे की सारणी को निम्नलिखित सारणी से प्रतिस्थापित किया जाए:-

क्र. सं.	वस्तु	दर रु. मीट्रिक टन	
		विदेशी कार्गो	तटीय कार्गो
(क)	अन्य शुष्क बल्क	48.84	29.30
(ख)	स्टील और बैग कार्गो	59.56	35.74
(ग)	टिम्बर लॉग	58.67	35.20

20.2. आईकेबीएलएल पर संशोधित दरें उस तारीख से प्रभावी होंगी जिस तारीख का आईकेबीएलएल द्वारा अंतरिम प्रशुल्क की उगाही प्रभावी की गई थी और 31 मार्च, 2018 तक प्रभावी रहेंगी। दिया गया अनुमोदन उसके पश्चात् स्वतः ही ब्यपगत हो जायेगा जब तक कि उनका इस प्राधिकरण द्वारा विशिष्ट रूप से विस्तार न किया जाए।

20.3. आईकेबीएलएल को संबंधित प्रयोक्ताओं को तत्काल अवकलन राशि को लौटाने और पारित आदेश की अधिसूचना की तारीख से 60 दिन के भीतर इस संबंध में अनुपालन रिपोर्ट लाइसेंस प्रदाता पत्तन केपीटी और इस प्राधिकरण को प्रस्तुत करने का निदेश किया जाता है।

20.4. आईकेबीएलएल के प्रशुल्क का निर्धारण प्रचालक द्वारा प्रस्तुत सूचना और की गई विभिन्न संकल्पनाओं जैसा कि विश्लेषण में स्पष्ट किया गया है के आधार पर किया गया है। यदि यह प्राधिकरण निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान पाता है कि वास्तविक स्थिति सुविचारित आकलनों से काफी भिन्न है या यहां इसमें स्वीकृत संकल्पनाओं से परिवर्तन है, यह प्राधिकरण आईकेबीएलएल से अपेक्षा करता है कि वह अपने प्रशुल्क की समीक्षा के लिए समय से पूर्व आवेदन करे और संशोधित प्रशुल्क से ऐसे परिवर्तनों से हुए लाभ को पूर्णतः प्रवृत्त करे।

20.5. इस संबंध में आईकेबीएलएल से अनुरोध है कि वह वर्ष की प्रत्येक तिमाही की समाप्ति के 15 दिन के भीतर वास्तविक, भौतिक और वित्तीय निष्पादन संबंधी रिपोर्ट उसी प्रपत्र में प्रस्तुत करे जिसमें प्रशुल्क प्रस्तावों का लागत विवरण प्रस्तुत किया गया है। रिपोर्ट में प्रभावी प्रशुल्कों के निर्धारण के लिए विश्वास किए गए आकलनों से परिवर्तन के कारण भी भेजे जाएं। यदि **(+)/(-)20%** का परिवर्तन दो लगातार तिमाही अवधियों में वास्तविक और आकलित के बीच पाया जाता है तो यह प्राधिकरण आईकेबीएलएल को अपना प्रस्ताव समीक्षा समय से पूर्व प्रस्तुत करे। यदि आईकेबीएलएल इस प्राधिकरण द्वारा निर्दिष्ट समय सीमा के भीतर अपने प्रशुल्क प्रस्ताव दायर करने में असफल रहता है तो यह प्राधिकरण स्वयं प्रशुल्क की समीक्षा संबंधी कार्यवाही कर सकता है।

टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./143/15/(370)]

अनुलग्नक I (क)

इफको किसान बाजार और लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (आईकेबीएलएल)

आईकेबीएलएल के लिए समग्र लागत विवरण

(लाख रुपए में)

क्र. सं.	विवरण	वास्तविक		17 जुलाई, 2015 के अनुसार प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर का अनुमान			प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर का अनुमान जैसा टीएमपी द्वारा आशोधित किया गया है		
		2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2015-16	2016-17	2017-18
	कुल यातायात (एमएमटीपीए में)	0.27	1.20	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00
	(i) आरक्षित कार्गो	0.27	1.20	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
	(ii) तृतीय पक्ष कार्गो	-	-	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
	-विदेशी कार्गो	-	-	0.97	0.97	0.97	0.97	0.97	0.97
	-तटीय कार्गो	-	-	0.03	0.03	0.03	0.03	0.03	0.03
I	कुल प्रचालन आय								
	कार्गो प्रहस्तन आय	129.26	471.74	994.39	990.30	987.23	995.99	995.99	995.99
	अन्य	-	0.04	-	-	-	-	-	-
	योग	129.26	471.78	994.39	990.30	987.23	995.99	995.99	995.99
II	प्रचालन लागतें (मूल्य हास को छोड़कर)								
	(i) प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(ii) अनुरक्षण श्रम	1.88	20.65	29.64	31.37	33.21	24.73	25.68	26.66
	(iii) उपस्कर चालन	6.81	15.77	18.66	19.75	20.91	16.37	17.00	17.65

	लागत								
	(iv) उपस्कर किराया	0.00	0.00	424.00	424.00	424.00	424.00	424.00	424.00
	(v) देय लीज़ किराया	51.49	139.32				141.03	142.76	144.52
	(vi). सीमा-शुल्क स्थापना प्रभार	4.51	45.16	188.84	193.36	198.09	46.89	48.68	50.54
	(vii) बीमा	2.82	8.01	8.74	9.25	9.79	8.32	8.64	8.97
	(viii) अन्य व्यय	0.00	34.15	2.20	2.32	2.46	2.20	2.28	2.37
	योग (i से viii तक)	67.51	263.06	672.07	680.07	688.46	663.54	669.04	674.71
III	मूल्यहास * *	72.95	161.10	71.80	71.38	71.38	71.80	71.38	71.38
IV	बंधे खर्च	-	-	-	-	-	-	-	-
VI	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमआई)	-	-	-	-	-	-	-	-
VIII	नियोजित पूंजी (निवल)	1687.38	1565.58	1493.08	1421.07	1348.98	1572.60	1501.91	1431.19
IX	नियोजित पूंजी पर आय	269.98	250.49	238.89	227.37	215.84	251.62	240.31	228.99
X	क्षमता उपयोग	60% उपयोग से अधिक		60% उपयोग से अधिक			60% उपयोग से अधिक		
XI	क्षमता उपयोग के लिए आरओसीई समायोजन	269.98	250.49	238.89	227.37	215.84	251.62	240.31	228.99
XII	निवल अतिरेक/(घाटा) (V)-(VIII)	-281.18	-202.88	11.63	11.48	11.55	9.03	15.26	20.91
XIII	निवल अतिरेक/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत में (XII/I % में)			0%	0%	0%	0.91%	1.53%	2.10%
XIV	औसत				0.00%			1.51%	

* विद्युत लागत और मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत

** 2014-15 लिए मूल्यहास में बार्ज जेटी की पूरी लागत पर मूल्यहास की राशि और अनन्य वर्षों के मूल्यहास में बार्ज जेटी की लागत पर मूल्यहास शामिल नहीं है जैसा केपीटी द्वारा सुझाया तथा आईकेबीएलएल द्वारा पुष्ट किया गया है।

अनुलग्नक I (ख)

इफको किसान बाजार और लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (आईकेबीएलएल)
आरक्षित कार्गो के लिए लागत विवरण

(लाख रुपए में)									
क्र. सं.	विवरण	वास्तविक		17 जुलाई, 2015 के अनुसार प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर का अनुमान			प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर का अनुमान जैसा टीएमपी द्वारा आशोधित किया गया है		
		2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2015-16	2016-17	2017-18
	आरक्षित कार्गो के लिए कुल यातायात (एमएमटीपीए में)	0.27	1.20	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
I	कुल प्रचालन आय								
	कार्गो प्रहस्तन आय	129.26	471.74	486.70	484.60	483.10	488.40	488.40	488.40
	अन्य		0.04	-	-	-	-	-	-
	योग	129.26	471.78	486.70	484.60	483.10	488.40	488.40	488.40

II	प्रचालन लागतें (मूल्य हास को छोड़कर)							
	(i) प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(ii) अनुरक्षण श्रम	1.88	20.65	14.82	15.69	16.61	12.37	13.33
	(iii) उपस्कर चालन लागत	6.81	15.77	9.33	9.88	10.46	8.19	8.82
	(iv) उपस्कर किराया	0.00	0.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00
	(v) देय लीज किराया	51.49	139.32				70.51	72.26
	(vi). सीमा-शुल्क स्थापना प्रभार	4.51	45.16	94.42	96.68	99.05	23.45	25.27
	(vii) बीमा	2.82	8.01	4.37	4.63	4.90	4.16	4.48
	(viii) अन्य व्यय	0.00	34.15	1.10	1.16	1.23	1.10	1.19
	योग (i से viii तक)	67.51	263.06	324.03	328.05	332.23	319.77	325.36
III	मूल्यहास * *	72.95	161.10	35.90	35.69	35.69	35.90	35.69
IV	प्रचालन अतिरेक/(घाटा) (I)-(II)-(III)	-11.20	47.62	126.77	120.86	115.18	132.73	130.19
V	अतिरेक ब्याज व कर पूर्व)	-11.20	47.62	126.77	120.86	115.18	132.73	130.19
VI	नियोजित पूंजी (निवल)	1687.38	1565.58	1493.08	1421.07	1348.98	1572.60	1501.91
VII	नियोजित पूंजी पर आय	269.98	250.49	119.45	113.69	107.92	125.81	120.15
VIII	क्षमता उपयोग	60% उपयोग से अधिक		60% उपयोग से अधिक			60% उपयोग से अधिक	
IX	क्षमता उपयोग के लिए आरओसीई समायोजन	269.98	250.49	119.45	113.69	107.92	125.81	120.15
X	निवल अतिरेक/(घाटा) (V)-(VIII)	-281.18	-202.88	7.33	7.18	7.26	6.92	10.04
XI	निवल अतिरेक/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत में (IX/I in %)			0%	0%	0%	1.42%	2.05%
XII	औसत						2.03%	
<p>* विद्युत लागत और मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत</p> <p>** 2014-15 लिए मूल्यहास में बार्ज जेटी की पूरी लागत पर मूल्यहास की राशि और अनन्य वर्षों के मूल्यहास में बार्ज जेटी की लागत पर मूल्यहास शामिल नहीं है जैसा केपीटी द्वारा सुझाया तथा आईकेबीएलएल द्वारा पुष्ट किया गया है।</p>								

अनुलग्नक I (ग)

इफको किसान बाजार और लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (आईकेबीएलएल)

अन्य पक्ष कार्गो के लिए लागत विवरण

(लाख रुपए में)

क्र. सं.	विवरण	वास्तविक		17 जुलाई, 2015 के अनुसार प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर का अनुमान			प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर का अनुमान जैसा टीएएमपी द्वारा आशोधित किया गया है		
		2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2015-16	2016-17	2017-18
	तृतीय पक्ष कार्गो के लिए कुल यातायात (एमएमटीपीए में)								

	-विदेशी कार्गो	-	-	0.97	0.97	0.97	0.97	0.97	0.97
	-तटीय कार्गो	-	-	0.03	0.03	0.03	0.03	0.03	0.03
	कुल तृतीय पक्ष कार्गो के लिए कुल यातायात (एमएमटीपीए में)	-	-	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
I	कुल प्रचालन आय								
	कार्गो प्रहस्तन प्रभार								
	(i). विदेशी कार्गो	-	-	499.50	497.54	495.99	499.50	499.50	499.50
	-शुष्क बल्क	-	-	363.14	361.65	360.46	363.14	363.14	363.14
	-बैग बंद/स्टील	-	-	71.82	71.58	71.39	71.82	71.82	71.82
	-टिम्बर लॉग	-	-	64.54	64.31	64.14	64.54	64.54	64.54
	(ii). तटीय कार्गो	-	-	8.19	8.16	8.13	8.09	8.09	8.09
	-शुष्क बल्क	-	-	4.83	4.81	4.79	4.83	4.83	4.83
	-बैग बंद/स्टील	-	-	3.36	3.35	3.34	3.27	3.27	3.27
	-टिम्बर लॉग	-	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	कुल प्रचालन आय			507.69	505.70	504.13	507.59	507.59	507.59
II	प्रचालन लागतें (मूल्य हास को छोड़कर)								
	(i) प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम	-	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(ii) अनुरक्षण श्रम	-	-	14.82	15.69	16.61	12.37	12.84	13.33
	(iii) उपस्कर चालन लागत	-	-	9.33	9.88	10.46	8.19	8.50	8.82
	(iv) उपस्कर किराया	-	-	224.00	224.00	224.00	224.00	224.00	224.00
	(v) देय लीज किराया			94.42	96.68	99.05	70.51	71.38	72.26
	(vi). सीमा-शुल्क स्थापना प्रभार	-	-				23.45	24.34	25.27
	(vii) बीमा	-	-	4.37	4.63	4.90	4.16	4.32	4.48
	(viii) अन्य व्यय	-	-	1.10	1.16	1.23	1.10	1.14	1.19
	योग (i से viii तक)	-	-	348.03	352.05	356.23	343.77	346.52	349.36
III	मूल्यहास	-	-	35.90	35.69	35.69	35.90	35.69	35.69
IV	प्रचालन अतिरेक/(घाटा) (I)-(II)-(III)	-	-	123.76	117.96	112.21	127.92	125.38	122.54
V	अतिरेक ब्याज व कर पूर्व)	-	-	123.76	117.96	112.21	127.92	125.38	122.54
VI	नियोजित पूंजी (निवल)	-	-	1493.08	1421.07	1348.98	1572.60	1501.91	1431.19
VII	नियोजित पूंजी पर प्रतिफल	-	-	119.45	113.69	107.92	125.81	120.15	114.49
VIII	क्षमता उपयोग	-	-	60% उपयोग से अधिक			60% उपयोग से अधिक		
IX	क्षमता उपयोग के लिए आरओसीई समायोजन	-	-	119.45	113.69	107.92	125.81	120.15	114.49
X	निवल अतिरेक/(घाटा) (V)-(VIII)	-	-	4.31	4.28	4.29	2.11	5.23	8.05
XI	निवल अतिरेक/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत में (IX/I in %)	-	-	0%	0%	0%	0.42%	1.03%	1.59%
XII	औसत	-	-				1.01%		

* विद्युत लागत और मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत

** 2014-15 लिए मूल्यहास में बार्ज जेटी की पूरी लागत पर मूल्यहास की राशि और अनन्य वर्षों के मूल्यहास में बार्ज जेटी की लागत पर मूल्यहास शामिल नहीं है जैसा केपीटी द्वारा सुझाया तथा आईकेबीएलएल द्वारा पुष्ट किया गया है।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 9th February, 2016

No. TAMP/55/2013-KPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the IFFCO Kisan Bazar and Logistics Limited (IKBLL) for fixation of tariff for barge jetty operated by it at the Kandla Port Trust (KPT) as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/55/2013-KPT

IFFCO Kisan Bazar and Logistics Limited (IKBLL)

----- Applicant

QUORUM

- (i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 15th day of January 2016)

This case relates to a proposal received from the IFFCO Kisan Bazar and Logistics Limited (IKBLL) for fixation of tariff for barge jetty operated by it at the Kandla Port Trust (KPT)

2.1. The IKBLL had initially filed a proposal vide its letter dated 8 November 2013 for fixation of the upfront tariff for setting up the Barge Jetty at KPT, under the upfront tariff guidelines of 2008.

2.2. Vide the said letter, the IKBLL had, *inter alia*, stated the following:

- (i) The KPT and IKBLL have signed a Concession Agreement (CA) on 17 February 2011 to build, operate and maintain barge jetty for unloading its captive fertilisers and fertiliser raw materials for a period of 30 years.
- (ii) As per the CA, the KPT has the right to divert third party cargo to the IKBLL captive barge jetty in case of free time available at barge jetty.
- (iii) The CA entitles IKBLL to levy and recover tariff from vessel owners/agents using the project facilities and services, and the owners/agents of third party cargo handled at the jetty of which a share of vessel related and cargo related charges shall be paid to the latter—depending on the kind of cargo handled.
- (iv) The CA further notes that the levy of cargo related charges shall be in line with the upfront tariff notified by TAMP.

2.3. Since the CA between IKBLL and KPT was not found attached to the subject proposal, the arrangement envisaged between KPT and IKBLL was not clear. Therefore, we had vide our letter dated 20 November 2013 requested the IKBLL to furnish a copy of CA. The IKBLL under cover of its letter dated 21 November 2013 has furnished a copy of CA.

3.1. On perusing the proposal and the CA, the KPT, being the landlord port, was requested to clarify certain points vide our letter dated 20 January 2014. After a reminder dated 3 February 2014, the KPT vide its letter dated 19 February 2014 has furnished its reply. A summary of clarification sought by us and the reply furnished by the KPT is tabulated below:

Sl. No.	Clarification sought by us	Reply furnished by KPT
(i)	Section 42(4) of the Major Port Trusts Act, 1963, read with Section 48 <i>ibid</i> requires rates to be notified by this Authority in respect of identified services	Ministry of Shipping, Government of India vide their letter No.PD-11015/5/2007-KPT dated 20 October 2010 had conveyed approval for the project. After

	provided by persons authorized under Section 42(3) ibid. Section 42(3) specifically requires prior approval of the Government for the authorization to be granted by a Port Trust. From the proposal of IKBLL and copy of Concession Agreement forward by IKBLL, it is not clear whether the authorization granted by KPT to IKBLL for setting up facility of Barge Jetty is under Section 42(3) and the authorization granted is with the prior approval of the Government of India. The KPT to, therefore, clarify whether the authorization granted to IKBLL in the form of Concession Agreement entered on 17 February 2011 is under Section 42(3) of the Major Port Trusts Act, 1963 and with the approval of the Ministry of Shipping in the Government of India.	approval of Government, KPT had entered into concession agreement with M/s. IFFCO Kisan Bazar & Logistics Ltd. for the subject project. (The copy of MOS letter dated 20 October 2010 conveys the approval of MOS for setting up of Barge Jetty at Old Kandla on captive use basis to IFFCO)
(ii)	The Ministry of Shipping, Road Transport and Highways (MSRTH) vide its communication No.PR-14019/25/2007-PG dated 12 February 2008 has issued policy direction under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963 issuing guidelines for upfront tariff setting for PPP projects at Major Port Trust. These guidelines for upfront tariff setting for PPP projects at Major Ports were notified in the Gazette of India on 26 February 2008 vide Gazette No.27. As per clause 1.3.1 of the said guidelines, the guidelines apply to all PPP projects for which bids will be invited by setting tariff caps upfront. It is seen from the Concession Agreement that bids were invited for the proposed project from the interested bidders by the KPT in October 2009. The KPT to clarify specifically the reason for not approaching this Authority for determination of upfront tariff for the proposed project under 2008 guidelines prior to inviting bids as per clause 1.3.1 of the said guidelines.	It is to clarify that the subject project is not a common user PPP Project. It is a project awarded to IKBLL based on the then prevailing Captive Policy Guidelines. Captive Projects are not awarded with the upfront tariff as per the referred Guidelines. Concession Agreement (CA) approved by the Ministry of Shipping, Government of India, stipulates provision for handling of Other Cargo in Article 8.1. Other Cargo has been defined as given below: "Other Cargo" means the dry cargo of other users excluding the containerized cargo. It is provided in the signed CA that in case Jetty is idle, to optimize the capacity utilisation of the jetty, Other Cargo can be handled for other users as instructed by Concessioning Authority. This is in line with the para 7 of check list for Captive facilities. Thus, this being a handling of the cargo on common users basis, the provision has been incorporated in the Article 8.1 as follows: <i>"Further, the Concessionaire shall collect the Cargo handling Charges at the rates approved by the TAMP for handling Other Cargo through the mechanized facility as set out in Appendix 12 and applicable from time to time and shall pay to the Concessioning Authority 25% of the same as Royalty."</i> Thus, considering the above stipulated provision in the signed CA as approved by MOS, the rates for Other Cargo are required to be approved by TAMP.
(iii)	Page 2 of the Concession Agreement states that bids for the project were invited from shortlisted parties under the captive use policy of the Government. We are not in receipt of captive use policy of the Government. The KPT to, therefore, forward a copy of the captive use policy communicated by the Government to the KPT and other Major Ports.	Captive Policy Guidelines downloaded from the website of the Ministry of Shipping is furnished.

3.2. Since the reply furnished by the KPT did not pointedly respond to the clarification sought by us, the KPT was requested vide our letter dated 10 March 2014 to furnish further clarification. The KPT vide its letter dated 15 April 2014 has responded. Further clarification sought by us and reply of the KPT thereon is tabulated below:

Sl. No.	Clarification sought by us	Reply furnished by KPT
(i)	The reply furnished by the KPT does not address the specific clarification sought by us. The KPT to again pointedly clarify whether the authorization granted by the KPT to IKBLL in the form of Concession Agreement is under section 42(3) of the	The authorization granted by KPT to M/s. IFFCO Kisan Bazar & Logistics Ltd. for "Setting up of Barge Jetty on Captive Use Basis at Kandla Port" is in the form of concession agreement under section 42(3) of the Major Port Trusts Act, 1963 and is with the approval of

	Major Port Trusts Act, 1963 and is with the approval of MOS.	Ministry of Shipping, GOI.
(ii)	<p>In response to information sought at para 3.1 (iii) of the said letter dated 20 January 2014, the KPT has forwarded a copy of the captive policy of the Government stated to have been downloaded from the website of the MOS. On perusing the said document it is seen that the document relates to the guidelines governing Private Sector Participation in Major Ports and appears to be relating to the period prior to setting up of tariff regulatory framework in the form of TAMP.</p> <p>The KPT to, therefore, forward the relevant captive use policy issued by the Government of India as referred in para 2 of the Concession Agreement entered between the KPT and IKBLL .</p>	Captive Policy Guidelines forwarded to TAMP vide KPT letter dated 19 February 2014 as Annexure C is the relevant captive use policy issued by Central Government on 26 October 1996 i.e. Guidelines to be followed by Major Port Trusts for Private Sector Participation in the Major Ports which covers, the Captive Use Policy referred in Para 2 of the concession agreement entered between KPT and M/s. IKBLL, with heading "Captive Facilities for Port Based Industries".

4.1. As stated earlier, the proposal filed by IKBLL in November 2013 was based on tariff guidelines of 2008. In this context, at the request of the IKBLL, a meeting with the officials of the KPT and IKBLL was held on 28 February 2014 at the premises of this Authority. Based on the outcome of the meeting, the IKBLL was requested vide our letter dated 10 March 2014 to recast the proposal and file a revised proposal within the scope of the CA by 30 April 2014. In view of this position, the proposal dated 8 November 2013 filed by IKBLL was treated as returned.

4.2. In the meanwhile, the IKBLL vide its letter dated 3 March 2014 proposed to withdraw its earlier proposal dated 08 November 2013 and made a mention that it would submit a revised proposal by following TAMP 2005 Guidelines. The IKBLL has also, *inter alia*, stated that revenue share payable to KPT shall be considered in calculation of Tariff.

4.3. In this regard, we have vide our letter dated 10 April 2014 clarified to IKBLL that the proposal to be filed by IKBLL will be processed following the tariff guidelines of March 2005 notwithstanding the submissions made by IKBLL in its letter dated 03 March 2014. Accordingly, the IKBLL was requested to file its revised proposal following tariff guidelines of 2005 as agreed in its letter dated 03 March 2014 within the time frame as agreed by IKBLL.

5. In the meanwhile, the IKBLL vide its letter dated 13 March 2014 has made the following submissions for consideration for exemption of gang labour charges at Mid-stream for the mechanized handling in ship:

- (i) As per prevailing rules, shore gang booking is applicable only for Break bulk cargo vessels and no gang booking is required on bulk cargo vessel. Fertiliser and other loose solid cargo are always imported in bulk, where discharging is done by mechanized system using either the vessel crane or floating crane and hence no labour is required in the mid-stream.
- (ii) The notional booking of dock labour is not justified considering the fact that the labour is not allowed to work in the mid-stream.
- (iii) The National Tribunal has ruled that the deployment of gangs shall be discontinued in case of mechanically handled cargo. The highest Court of the country has also settled the matter, that no charges shall be levied by any organization on public, where no service is rendered.
- (iv) In view of above the gang booking charges may be exempted in mid-stream operation for Barges bringing cargo at IKBLL Jetty.

6.1. In this backdrop, the IKBLL had filed a proposal vide its letter 26 April 2014. However, since the proposal was not filed by IKBLL in the prescribed format, the IKBLL was requested vide our letter dated 2 May 2014 to file the cost statements in the prescribed formats. The IKBLL has filed the proposal vide letter dated 12 June 2014 in the prescribed format.

6.2. Since the proposal dated 26 April 2014 of IKBLL did not include the conditionalities governing the proposed Scale of Rates (SOR), we had, while acknowledging the proposal, vide our letter dated 2 July 2014 requested the IKBLL to furnish the proposed SOR complete in all respect alongwith conditionalities governing the rates. Further, since the proposed SOR was seen to include revenue share payable by IKBLL to KPT, it was communicated to IKBLL that this is not a tariff item as it flows from the CA signed between IKBLL and KPT. The IKBLL was also requested to note that its proposal would be processed following 2005 tariff guidelines.

6.3. In this regard, the IKBLL vide its e-mail dated 9 July 2014 has furnished the proposed SOR along with conditionalities. With regard to the point relating to revenue share payable by IKBLL to KPT, the IKBLL has stated that during the meeting held on 28.02.2014 with KPT and IKBLL officials at the office of this Authority, IKBLL had clearly pointed out the inclusion of revenue share in the tariff fixation calculation. IKBLL has also mentioned about the revenue share in the withdrawal letter dated 03.03.2014. Hence, IKBLL has assumed that as per the discussion during the meeting, the revenue share with KPT is acceptable to this Authority and accordingly, the same is incorporated in the tariff fixation calculation, and requested to accord approval for tariff proposed by IKBLL barge jetty so that users are benefited from the IKBLL barge jetty to receive their cargo.

6.4. The highlights of the proposal of IKBLL dated 26 April 2014 and 12 June 2014 and the details of the proposed Scale of Rates filed by IKBLL vide its letter dated 9 July 2014 are summarised below:

- (i) IFFCO has proposed to construct captive barge jetty at KPT for unloading its raw materials and imported finished products, to be built, operated and maintained by IFFCO through a Special Purpose Vehicle (SPV) viz "IFFCO Kisan Bazar and Logistics Limited (IKBLL)।
- (ii) The Fertilizer vessels will be unloaded on high seas using floating cranes. The Floating cranes will load the barges which will bring cargo to IKBLL jetty. The barge jetty will receive barges and excavators would unload barges and move the same directly to storage areas/adjoining plant.
- (iii) The entire area comprising of 36,000 sq. meters allotted by KPT shall be reclaimed and developed for construction of Barge Jetty.
- (iv) The New barge jetty shall have an additional spare capacity close to 0.75–1 MMTPA, that could be used for handling other non-captive break bulk cargo.
- (v) IKBLL shall provide all weather suitable barge jetty (admeasuring 120m long X 20m wide) with berthing facilities for handling barges carrying cargo of 2000–5000 MT.
- (vi) It is indicated in the CA that the KPT shall have a right to use the IKBLL barge jetty for third party cargo whenever the jetty is not occupied by captive traffic of IFFCO.
- (vii) The present proposal relates to fixation of tariff for handling third party cargo at IKBLL.
- (viii) In the proposed project the entire operations shall be outsourced by IKBLL to third party, who would undertake the activities on per tonne basis.
- (ix) Estimated Traffic:
 - (a) The IFFCO has handled on an average close to 0.8 MMTPA of cargo at Kandla port and 1.25 MMTPA at Gujarat ports together. A dedicated facility at Kandla port would lead to shift of some traffic from Mundra port to Kandla port, and the expected increase in the imports going forward, IKBLL would be easily able to achieve the 1 MMTPA requirement of the Concession Agreement.
 - (b) As regards third party cargo, the IKBLL has assumed that there will be a traffic shift of 3-5% in the available capacity/total general cargo traffic from KPT to IKBLL barge jetty. A shift of 3-5% in KPT traffic to IKBLL would create a 0.85-1.45 MMTPA of additional traffic to IKBLL-barge jetty, making the full utilization of the new capacity created.
 - (c) Accordingly, the total estimated traffic is 2 MMTPA for each of the years 2014-15 to 2016-17 as tabulated below:

(in tonnes)

	Particulars	2014-15	2015-16	2016-17
(i)	Captive Traffic	10,00,000	10,00,000	10,00,000
(ii)	Third Party Traffic of 1 MMTPA			
	(a) Dry Bulk	7,60,000	7,60,000	7,60,000
	(b) Bagged Cargo	1,30,000	1,30,000	1,30,000
	(c) Timber Logs	1,10,000	1,10,000	1,10,000
	Total Third Party Traffic	10,00,000	10,00,000	10,00,000

	Total Traffic Projected	20,00,000	20,00,000	20,00,000
--	--------------------------------	------------------	------------------	------------------

(x) Capital Expenditure:

- (a) IKBLL has made a capital investment of ₹38.7 cr. out of which ₹17.8 cr was invested in creation of jetty and remaining sum of ₹20.9 cr was invested in upliftment of the back-up area to support activities at the jetty.

The figure of ₹17.8 cr is ignored for the calculation of return on capital as it relates to berth cost and user will be charged as per the KPT SOR for the berth hire charges. Thus, for tariff fixation, the capital expenditure comprises of the total expenditure done by IKBLL on creation of backup area i.e. ₹20.9 Cr only. The breakup of the capital expenditure is tabulated below:

(in ₹)

	Particulars	Estimates
(A)	FACTORY BUILDING {3.57%}	
	(i) Development of back-up area	1,33,326,267
	(ii) Construction of RCC Flooring	17,851,401
	(iii) Construction of site Office Building & other ancillary works	38,096,547
	(iv) Construction of RCC Boundary Wall	1,342,535
	(v) Fixing of Barbed Wire at RCC Boundary wall	89,8904
	(vi) Weighbridge Control Room	2,050,484
	Total (A)	193,566,137
(B)	P & M-WEIGHING EQUIPMENTS {4. 75%}	
	(i) Weigh Bridge	4,345,913
(C)	ELECTRICAL INSTALLATION {4. 75%}	
	(i) Power & Control Cables	3,856,083
	(ii) Power Distribution Board	933,194
	(iii) High Must Lighting System	2,338,984
	(iv) Flame Proof Junction Boxes	135,868
	(v) Light Pole & Other Electrification Work	1,091,285
	Total (C)	8,355,415
(D)	P&M-FIRE & SAFETY {4. 75%}	
	(i) Fire Hydrant Pipe Line	1,722,883
	(ii) Water Monitor System	74,960
	Total (D)	1,797,844
(E)	AC/COOLERS {6.33%}	
	(i) AC	117,000
	(ii) Water Dispenser	8,300
	Total (E)	125,300
(F)	COMPUTER SYSTEM {16.21%}	
	(i) LAN Connectivity System	1,114,023
	Total (F)	1,114,023
	Total (A+B+C+D+E+F)	209,304,633

(xi) Operating Cost:

- (a) IKBLL will incur operating expenditure on cargo handling operations and other ancillary activities to support the cargo handling process.

- (b) IKBLL has planned to outsource the cargo handling operations to third party vendor. By following a competitive bidding process, the lowest rates for handling are as given below:

(Rate per tonne)

Cost of handling (for handling activity)	
Dry Bulk	39.30
Bagged Cargo	56.20
Timber Log	56.20

- (c) The IKBLL has also estimated the operating expenses on the other items required to support the handling process along with the justification as given below:

(in ₹)

Particulars	Inc. %	2014-15	2015-16	2016-17	Justification
Payable to KPT/CUSTOMS(A)					
License Fee for Land	0%	6,115,979	6,115,979	6,115,979	According to CA
Water front charges	2%	9,538,986	9,729,766	9,924,361	According to CA
Customs Establishment Charges	10%	1,500,000	1,650,000	1,815,000	Obligation as per custom notification gazette; increment as per part experience.
Electricity	3%	2,000,000	2,060,000	2,121,800	Average monthly electricity bill
Total (A)		19,154,965	19,555,745	19,977,141	
Salary & Wages					
Salary & Wages(B)	10%	2,400,000	2,640,000	2,904,000	Cost for 3 shift operators and 1 supervisor; increment as per IKBLL's policy
Security Expenses	10%	1,886,000	2,074,600	2,282,060	Cost of 9 security guard for 3 shifts and 1 supervisor; increment as per IKBLL's policy
Total(B)		4,286,000	4,714,600	5,186,060	
Other Operating Expenses (C)					
Repairs & Maintenance	5%	3,150,000	3,307,500	3,472,875	Normative
Insurance	3%	1,500,000	1,545,000	1,591,350	Estimated expenditure
Other Sundry Expenses	5%	2,025,000	2,126,250	2,232,562	Normative
Total (C)		6,675,000	6,978,750	7,296,787	
Depreciation (D)					
Depreciation		7,787,536	7,787,536	7,787,536	Rates adopted as per companies act
Total (D)		7,787,536	7,787,536	7,787,536	
Total (A+B+C+D)		37,903,502	39,036,632	40,247,525	

- (xii) The IKBLL has computed per tonne rate considering 16% ROCE and operating cost per tonne rate as tabulated below:

(in ₹)

Sl. No.	Particulars	2014-15	2015-16	2016-17
(i)	Total other operating expenses	37,903,502	39,036,632	40,247,525
(ii)	Total Traffic	2,000,000	2,000,000	2,000,000
(iii)	Other operating expenses (₹ per metric tonne) (i)/(ii)	19.0	19.5	20.1
(iv)	Handling charges per metric tonne (for outsourced activity)			
(a)	Dry Bulk	39.3	39.3	39.3

(b)	Bagged Cargo	56.2	56.2	56.2
(c)	Timber Log	56.2	56.2	56.2
(v)	Required return	16.7	16.1	15.5
(vi)	TOTAL PER TONNE RATE (in ₹/tonne)			
(a)	Dry Bulk ((iii) +(iv) (a)+ (v))	75.0	75.0	74.9
(b)	Bagged Cargo ((iii) +(iv) (b)+ (v))	91.9	91.8	91.8
(c)	Timber Log ((iii) +(iv) (c)+ (v))	91.9	91.8	91.8

(xiii) Proposed tariff:

- (a) Considering the tariff computed above, the IKBLL has arrived at the proposed tariff per metric tonne after adding revenue share of 25% payable by it to KPT on cargo handling charges for handling third party cargo. Accordingly, the proposed cargo handling charges computed by IKBLL is tabulated below:

(₹ Per tonnes)

Particulars	2014-15	2015-16	2016-17
Dry Bulk	100.03	99.95	99.90
Bagged Cargo	122.50	122.42	122.40
Timber Cargo	122.50	122.42	122.40

- (b) The cargo handling charges proposed in the draft SOR is as follows:

Particulars	2014-15
Dry Bulk	100.03
Bagged Cargo	122.50
Timber Cargo	122.50

- (xiv) In the cost statement, the IKBLL has estimated the operating income on the basis of the proposed tariff as given above and the estimated expenses. A summary of cost position furnished by the IKBLL at the proposed tariff is as below:

(₹ in lakhs)				
Particulars	Estimates for future			
	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17
Operating Income	2055	2053	2053	2053
Operating costs	1392	1403	1415	1428
Depreciation	0	78	78	78
Overhead	--	--	--	--
Operating Surplus/Deficit	663	572	560	547
Capital Employed	2093	2015	1937	1859
ROCE	335	322	310	298
Net Surplus/Deficit	328	250	250	250
Net Surplus/Deficit as % of Income	16%	12%	12%	12%
Surplus/Deficit-average for 3 years	---	12%		

6.5. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy each of the IKBLL proposal dated 26 April 2014 and 12 June 2014 was circulated to KPT and all concerned users/user organizations, as per the list furnished by the IKBLL, for comments vide our letter dated 2 July 2014. Subsequently, a copy of draft Scale of Rates along with conditionalities furnished by IKBLL vide its letter dated 9 July 2014 was also circulated to KPT and concerned users vide our letter dated 15 July 2014. We have not received any comments from any users/user organizations despite reminders, except from KPT. The comments of KPT vide its letter dated 26 August 2014 was forwarded to IKBLL as feedback information. The IKBLL vide its letter dated 16 April 2015 has furnished its reply.

7.1. A joint hearing on the case in reference was held on 16 April 2015 at the premises of the KPT. At the joint hearing, only the representatives from IFFCO/KBLL and KPT were present. The KBLL has made its submissions.

7.2. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, the KBLL was requested to furnish information/clarifications vide our letter dated 13 April 2015. The KPT was also requested to furnish certain information/clarification on the KBLL proposal, vide our letter dated 13 April 2015. As decided at the joint hearing, both the KPT and KBLL were requested vide our letters dated 22 April 2015 respectively to furnish their response to the information/clarification sought by us vide our letter dated 13 April 2015.

8.1. The KBLL has furnished the information/clarification sought by us, vide its letters dated 22 April 2015 and 23 June 2015. The KBLL while furnishing the information/clarification vide its letter dated 22 April 2015, has also filed its revised proposal. The information/clarification sought by us and the corresponding replies furnished by the KBLL are tabulated below:

Sl. No.	Information/clarification sought by us	Reply furnished by KBLL
I.	GENERAL :	
(i)	<p>Para 4.1 of the Executive Summary in the Feasibility Report furnished alongwith the proposal describes the operation of the proposed project.</p> <p>Sub Bullet point number 6 under main bullet point 8 therein states that while SPV is created for the proposed project to undertake civil works, the entire operations (including floating crane installation, jetty operations and maintenance) shall be outsourced by KBLL to third party who would undertake the activities on per tonne basis. The term "Project" defined in the Article 1.1-Definitions in the C.A. covers designing, engineering, implementation, commissioning, operations, management and maintenance of a Barge jetty of 120m x20m and backup of area 36000sq.mtr and allied facilities. It does not include operations and maintenance of floating crane. The KBLL to confirm that its proposal is in compliance with scope of work envisaged in the C.A. and does not cover floating crane operations. The reason for the mismatch/inconsistency observed in the feasibility report in this regard to be clarified.</p>	<p>It is confirmed that the proposal is in compliance with scope of work envisaged in the C.A. and does not cover floating crane operations. The reference to floating crane is appearing in the context of outsourcing of jetty operations which appears to have been mentioned erroneously. As is commonly known, floating cranes operate at mid sea and not at the barge jetty.</p>
(ii)	<p>Sl. No. 10 under para 3.3.1-(Scope of the project for construction and operation of captive barge jetty) states that other users may utilize the barge jetty (when not in use by KBLL) at mutually agreed charges.</p> <p>In this context, KBLL to give reference of relevant clause of the C.A. which stipulates that the charges for other cargo are to be mutually agreed by the users and the KBLL. If the C.A. provides for such an arrangement then, KBLL to confirm whether the concerned users of other cargo have consented to the tariff proposed by KBLL and substantiate it with documentary evidence.</p>	<p>Article-8.1 (Levy and Recovery of the Tariff) of the Concession Agreement refers to rates for Third Party handling. By mutual agreement, we meant rates are subject to approved Tariff cap.</p>
(iii)	<p>The KBLL has envisaged to outsource the entire jetty operations to a third party. The scope of work of the third party is to unload the material from Barges and transfer the material directly to Dumpers/Trucks/Trailers of the third party; and, no storage facility will be provided to the third party cargo. As per the feasibility report of the entire developed area of 36000 sq.mtr. is only for captive use. That being so, the return on the sum</p>	<p>There is a mistake in Feasibility Report where it is mentioned that, "entire developed area of 36000 sq. mtrs is only for Captive use". It is appreciated that Back up area development was a part of project requirements as per Concession Agreement, necessary to make Jetty operational. This is a common facility required to be used for all types of cargo namely Captive and Third Party Cargo. Without developing the backup area, the Barge Jetty cannot</p>

	of ₹20.90 crores invested in upliftment of the backup area and operating expenditure on “other activities” considered to arrive at the proposed tariff, apart from the rates quoted by the third party for entire jetty operation, to be justified. It appears that capital cost of the captive facility and operating cost thereof are loaded on the third party cargo.	be made operational on standalone basis.
(iv)	IKBLL to clarify as to why that portion of capital cost and operating cost, if any relevant for third party cargo alone should not be considered along with the rates quoted by the contractor in this exercise.	<p>The project facility as a whole has been developed for handling of 2.0 MMTPA cargo which includes third party cargo. The project cost therefore cannot be separated for third party cargo.</p> <p>As per the Concession Agreement, separate facilities that are exclusively used by third party alone are not envisaged. Moreover, it may also be noted that for the purpose of evacuation of unloaded cargo (whether Captive or Third party) the backup area shall have to be utilized. Therefore, to estimate the tariff for the third-party cargo, the following cost components have been considered.</p> <p>1. Component 1-Capital investment for the upliftment of back-up area to support the activities (both captive and third-party) at the jetty. However, it does not include the cost for the development of proposed warehouses which will be developed exclusively for captive use.</p> <p>2. Component 2-Operating expenditure on other ancillary activities for both captive and third party (excluding the operating expenditure on cargo handling operations and other ancillary activities to support the cargo handling process as it will be outsourced by IKBLL).</p> <p>3. Component 3-Operating expenditure on cargo handling operations and other ancillary activities to support the cargo handling process. This activity will be outsourced by IKBLL and will be charged as per the rate quoted by cargo handling agent (per tonne rate).</p> <p>Based on the above costs, the proposed tariff has been computed as given below:</p> <p>{[Component 1 *(1+required rate of return of 16%)+ Component 2]}/total project traffic of 2 MMTPA} + Component 3.</p> <p>It is noted that total traffic of 2MMTPA includes 1 MMTPA of captive cargo and 1 MMTPA of third party cargo. Above methodology ensures that the cost for the development and operation of common facility (i.e. the back-up area) is proportionately distributed between captive and third-party users based on the cargo handled.</p>
II.	FINANCIAL & COST STATEMENTS	
(1)	The proposal states that IKBLL has commenced the operation from 16 November 2013. This means the IKBLL has carried out operations at the terminal for 4 & ½ months in the F.Y. 2013-14 (i.e. from 16 November 2013 to 31 March 2014) and also for the entire F.Y. 2014-15. The IKBLL is, therefore, requested to update all the estimates in cost statements with the actual traffic, income, expenses, capital employed for the year 2013-14 based on the audited accounts for the year 2013-14 and for the year 2014-15 based on the draft Annual Accounts duly certified	<p>Actual for the F.Y. 2013-14 has been modified at Format-B based on Audited Accounts. Copy of same is furnished.</p> <p>Actual for the F.Y. 2014-15 has been modified at Format-B based on Draft Final Accounts which is yet to be Audited. Copy of the same is furnished.</p> <p>Estimates for F.Y 2015-16, 2016-17 & 2017-18 have been modified based on Actual at Format-B and Tariff Application.</p>

	by the Chartered Accountant. The IKBLL to also furnish Audited Annual Accounts for the F.Y. 2013-14 and draft Annual Accounts duly certified by a Chartered Accountant for the year 2014-15. The estimates for the years 2015-16 and 2016-17, to be reviewed and modified, if necessary, based on the actual figures now available.	
(2)	IKBLL to furnish a statement reconciling the total income, expenses, depreciation, and profit before tax reported in the Audited Annual Accounts 2013-14 and draft Annual Accounts 2014-15 with the income, expenses, depreciation and net surplus before return considered in the cost statement.	Statement of Reconciliation is furnished.
(3)	The cost statement filed by IKBLL vide its letter dated 12 June 2014 includes estimates for the years Y+1, Y+2, Y+3. The year to which the estimates pertains to is not specified in the cost statement. However, on perusing the estimates furnished in its proposal dated 26 April 2014 and cost statement filed in the prescribed format vide its letter dated 12 June 2014, it is seen that estimates pertain to the years 2014-15 to 2016-17. The year 2014-15 is already over. Recognizing the position that the tariff to be approved under the tariff guidelines of 2005 would have three years tariff validity period, the IKBLL to include estimates for 2017-18 as well so as to have tariff prescribed for three years viz. 2015-16, 2016-17 and 2017-18. Else, the tariff approved will be for a truncated period i.e. from the date the tariff approved by this Authority is made effective till 31 March 2017.	The cost statement has been revised incorporating estimates for FY-2015-16, 2016-17 and 2017-18.
(4)	The sum of the estimated expenses furnished for the years 2014-15 to 2016-17 in the Table 11 of Tariff application filed by the IKBLL dated 26 April 2014 does not match with the total operating cost estimated for the corresponding period in the cost statements (Form 3A) filed on 12 June 2014. The IKBLL to note that for the purpose of tariff fixation, the estimates furnished in the cost statement in the prescribed format will be taken into consideration.	The same has been corrected now. Total operating cost under tariff calculation sheet now tallies with Cost Estimates (Form 3A) of Format B.
(5)	Traffic :	
(i)	The proposal of the IKBLL seeks tariff approval for handling Dry bulk cargo, bagged cargo and the timber log. In order to optimize the use of the facility, Article no 8.1 of the Concession Agreement (CA) entered between IKBLL and KPT, allows IKBLL to handle other cargo as directed by KPT and to levy tariff from owners/consignee of cargo and vessel owners for using the project/facility as per the Scale of Rates of KPT notified from time to time. The term "Other Cargo" defined under Article 1.1. of the CA states that other cargo means "dry cargo excluding the containerized cargo". In view of such explicit definition of other cargo in the C.A, IKBLL to clarify whether its proposal to handle bagged cargo and timber log (which are not treated as dry cargo in port nomenclature) and seeking tariff for the same is in line with the provision of the C.A. The IKBLL to also give reference of the relevant	The Captive Cargo is falling under Dry Bulk Category and the third party cargo can be "dry cargo excluding containerized cargo" as defined. Dry cargo doesn't mean dry bulk cargo only. By dry cargo, the Concession Agreement only refers to non-liquid and non-containerized cargo.

	clause of the C.A. which allows IKBLL to handle this two cargo categories (bagged cargo and timber log)							
(ii)	The IKBLL has stated that it can easily achieve traffic of 1 Million Metric Tonne Per Annum (MMTPA) as required in C.A. as it expects some shift of fertilizer traffic from Mundra port to Kandla port. In this context, IKBLL to furnish actual fertilizer traffic handled by IKBLL at the Barge Jetty in the years 2013-14 and 2014-15 to substantiate the traffic figures.	<p>The actual fertilizer traffic handled at IKBLL Barge Jetty during the F.Y. 2013-14 and 2014-15 is furnished as given below:</p> <table><tr><th>Captive Cargo handle at Barge Jetty</th><th>Quantity in MT</th></tr><tr><td>16.11. 13 to 31.03.14</td><td>2.68</td></tr><tr><td>01.04.14 to 31.03.15</td><td>9.81</td></tr></table>	Captive Cargo handle at Barge Jetty	Quantity in MT	16.11. 13 to 31.03.14	2.68	01.04.14 to 31.03.15	9.81
Captive Cargo handle at Barge Jetty	Quantity in MT							
16.11. 13 to 31.03.14	2.68							
01.04.14 to 31.03.15	9.81							
(iii)	The basis of projecting “other cargo” traffic at 1 MMTPA for the years 2015-16 to 2016-17 also needs to be substantiated with detailed analysis/working done by the IKBLL.	<p>The project facility has a total capacity of 2 MMTPA. Of this, 1 MMTPA is utilized by the captive traffic (minimum guaranteed cargo by IKBLL) In order to utilize the remaining capacity of 1 MMTPA, a traffic shift of 3-5% (available capacity/total general cargo traffic of KPT) from Kandla port to IKBLL jetty has been considered. A 3-5% shift in traffic would create a 0.8-1.3 MMTPA of additional traffic to IKBLL-barge jetty, thus fully utilizing the new capacity created. This assumption has been made after observing the growing berth occupancy rates and the pre-berthing detention at Kandla port which are approximately 92% and 3.62 days respectively (way beyond the optimal efficiency levels of 76%) Calculation for FY14 has been provided below.</p> <p>In FY14, capacity of general/break bulk cargo berths at Kandla was 26.5 MMTPA and the port handled around 26 MMTPA (excluding 1 MMTPA of IKBLL cargo), almost equal to its handling capacity. So, if the traffic is distributed in proportion to the capacity available, IKBLL would get 0.93 MMTPA of general cargo traffic (3.6% (1MMTPA of IKBLL available capacity/(26.5+1)) of 26MMTPA)</p> <p>Therefore, 3-5% shift which accounts for around 1 MMTPA traffic seems reasonable.</p>						
(iv)	With reference to other cargo traffic projected at 1 MMTPA, even the KPT has sought sound basis for the assumption made by IKBLL that 3% to 5% of available capacity/total general cargo of KPT traffic will shift from KPT to its jetty. IKBLL to furnish the basis for the above assumption. The IKBLL to also furnish detailed working to show that at the above assumed percentage level, the traffic projected for other cargo will work out to 1 MMTPA.	Same as above.						
(v)	The IKBLL has projected uniform traffic of 2 MMTPA (at 10 lakh tonnes each towards captive traffic and third party traffic for each of the three years 2014-15 to 2016-17. Normally, the traffic projection shows an increasing trend Year on Year basis. The IKBLL to explain the reasons for not projecting any growth in the traffic projections over the three years period. The IKBLL to examine this point and consider reasonable growth in the traffic projections.	Since the project facility is already expected to handle 2 MMTPA traffic, which is equivalent to cargo handling capacity of the jetty, no growth in traffic has been considered.						
(vi)	Note 3 under Form 2A requires BOT operators to provide detailed working of designed capacity which is not furnished. The IKBLL to furnish the detailed computation for the assessed capacity at 2 MMTPA taking into consideration the capital investment and the facilities deployed/proposed	<p>Assessed Capacity considered as per Concession Agreement.</p> <p>["Project capacity" means the capacity of the Project Facilities and services to handle 2 million tonnes of cargo per annum]</p>						

	to be deployed.	
(6)	Income Projection:	
(i)	As already stated earlier, the income estimates for the year 2013-14 and 2014-15 to be updated with actuals. Consequently, estimates for the years 2015-16 and 2016-17 to be also modified, if necessary.	Same has been modified in Format B.
(ii)	Note 3 under Form 2B requires the BOT operator to furnish detailed income computation. The IKBLL has not furnished detailed income computation. The IKBLL to furnish the same for each of the years under consideration preferably in excel with linkages for ease of understanding.	Detailed income computation has been provided in Format B.
(iii)	Though IKBLL has not furnished detailed income computation, an attempt was made to estimate income at our end on the traffic projected by the IKBLL and applying the rates proposed. In the instant case of IKBLL which is a case of initial tariff fixation, the income estimation has to be based on the proposed tariff. By doing so, it is seen that the IKBLL has arrived at the proposed tariff considering the tariff arrived based on estimated cost plus 16% return on capital employed at Table 13 at ₹74.90 per tonne for dry bulk cargo, ₹91.90 per tonne each for bagged cargo and Timber log for the year 2014-15 and escalated it by 25% towards revenue share of 25% on cargo handling charges payable to KPT. The same methodology is followed by IKBLL for arriving at year wise proposed rate for 2015-16 and 2016-17. Accordingly, rate proposed by IKBLL is ₹100.03 per tonne, ₹99.95 per tonne and ₹99.93 per tonne for dry bulk cargo for the year 2014-15 to 2016-17 respectively. For bagged cargo and timber log (following the same approach), the IKPL has arrived at the handling rate of ₹122.50 per tonne for the year 2014-15, ₹122.42 per tonne for the year 2015-16 and ₹122.40 per tonne for the year 2015-16. With reference to the above rate considered in the income estimation, the following points are brought out to the notice of IKBLL:	
(a)	In para 5 of our letter of even number dated 2 July 2014 to IKBLL, it has already been brought out that the revenue share payable by IKBLL to KPT is not a pass through as it flows from the C.A. signed between the IKBLL and KPT. The IKBLL was intimated in the said letter that its proposal will be processed following 2005 guidelines. This position was reiterated in our letter dated 15 July 2014 as well. The same position is reiterated now.	Agreed. Now revenue share is excluded from Revised Proposed Tariff.
(b)	It is seen that apart from adding revenue share component in the proposed tariff, the IKBLL has also considered revenue share as an item of expense for each of the years 2014-15 to 2016-17. Clause 2.8.1 of the 2005 guidelines deals with admissibility of royalty/revenue share as cost in tariff fixation process. As per the said clause, royalty/revenue share payment is not to be allowed as admissible cost for tariff computation as decided by the Government in the Ministry of Shipping vide its Order dated no PR/14019/6/2002-Misc dated 29 July 2013 for those BOT cases where bidding was finalized after 29 July	Agreed. Revised proposed tariff calculation does not include Revenue Share payable to KPT. Accordingly, same is excluded from Revenue Estimation as well as Cost Estimation in Format B.

	2003. Since the bidding process of IKBLL is after this cutoff date, royalty/revenue share is not an admissible item in tariff fixation. Even the land lord port KPT has pointed out that revenue share cannot be treated as an expense. That being so, IKBLL to exclude the revenue share component included by it in the proposed tariff as well as in the expenditure estimation. Revised revenue estimation for each of the year under consideration in light of the above observation along with detailed computation to be furnished.				
(c)	It is seen that IKBLL has computed different tariff for each cargo-categories viz. "dry bulk cargo", "steel and bagged cargo" and "timber logs" for each of the years 2014-15, 2015-16 and 2016-17. In the proposed SOR, however, the IKBLL has proposed rate based on the rate arrived for the year 2014-15. Instead of arriving at different tariff (cargo-wise) for each years, IKBLL to compute (cargo-wise) uniform tariff which would be applicable for the entire tariff cycle as normally prescribed in the cases of other BOT operators.	As per tariff fixation guideline, 2005, Tariff fixed shall be valid for the period of 3 years. We have submitted year wise tariff for each of the years 2015-16, 2016-17 and 2017-18. We have also worked out an alternative proposal for cargo wise uniform tariff for all three cargo categories based on Weightage Average Tariff for F.Y 2015-16, 2016-17 and 2017-18.			
(d)	The IKBLL has proposed uniform rate for timber log and bagged cargo. The IKBLL to confirm whether the handling rate of these two cargo items through excavators will be the same. This point is raised because, based on our experience in the tariff fixation at other Major Port Trusts and BOT terminals it is observed that the handling rate (productivity) for handling timber log and bagged cargo are different and hence obviously the handling charge prescribed by this Authority are also different for these two cargo categories.	The rates are based on quoted rates for handling operations which is proposed to be outsourced by IKBLL. L-1 bidder has quoted the same rate for handling of Timber Log & Bagged Cargo. Hence, the same handling rate has been considered for Timber Log & Bagged Cargo.			
(7)	Operating Cost :				
(i)	Maintenance Labour Cost				
(a)	It is the responsibility of the contractor to unload the cargo from the Barge and transport the cargo directly to the Dumpers/Trucks/Trailers, as stated earlier. Since the entire shore handling operations are outsourced, the need for maintenance labour requires justification. Further, the services envisaged to be rendered by the maintenance labour to the third party cargo to be listed out, if the scope of work of the contractor does not cover such services.	The Maintenance Cost included in cost sheet refers to cost of maintaining barge jetty facilities like Back up area, RCC flooring, site office building, RCC Boundary Wall, Barbed Wire Fencing, Weigh Bridge Control Room, Fire Fighting equipment, Computer system and other electrical/instrumentation items which are common for all types of cargo. The scope of the outsourced handling activity does not cover the above services.			
(b)	Furnish actual number of maintenance labour deployed by IKBLL during the year 2013-14 (since November 2013) and for the year 2014-15 to justify the 13 number of maintenance labour considered in the estimation of the cost.	Earlier the number of maintenance labour mentioned in FORM 3B are Contract employees for security services and the estimated minimum IKBLL employees required for operation of Barge Jetty smoothly. In the F.Y 2013-14 & 2014-15, there were 2 numbers of IKBLL Employees/trainees. Further in case of Security Service, contract was finalized only in the month of April-14. Hence, there is no Security Expenses in the F.Y 2013-14 & in the F.Y 2014-15, Average 11 nos. of security contract persons were deployed. However, in revised FORM 3B, the same has been updated based on actual deployed in F.Y 2013-14 & 2014-15 and estimated increased requirement in the future keeping in view of Third Party handling also.			
(c)	The IKBLL to justify the average maintenance labour cost considered by the IKBLL at 3.6 lakhs per annum for the year 2014-15 with reference to	Justification is as under : <table border="1"> <tr> <td></td><td>Actual (₹ in lakhs)</td><td>Estimated (₹ in</td></tr> </table>		Actual (₹ in lakhs)	Estimated (₹ in
	Actual (₹ in lakhs)	Estimated (₹ in			

	the actual average per employee maintenance labour cost for the said year.	<table><tr><td></td><td></td><td></td><td>lakhs)</td></tr><tr><td></td><td>2013-14</td><td>2014-15</td><td>2014-15</td></tr><tr><td>Salary & Wages</td><td>1.87</td><td>7.35</td><td>24</td></tr><tr><td>Security Expenses</td><td>-</td><td>13.29</td><td>18.86</td></tr><tr><td>Total</td><td>1.87</td><td>20.64</td><td>42.86</td></tr></table> <p>Actual expenses for the F.Y 2014-15 as compared to Estimation for the same year is on lower side because quantum of handling at jetty was limited to captive cargo only in absence of approved scale of rates.</p>				lakhs)		2013-14	2014-15	2014-15	Salary & Wages	1.87	7.35	24	Security Expenses	-	13.29	18.86	Total	1.87	20.64	42.86
			lakhs)																			
	2013-14	2014-15	2014-15																			
Salary & Wages	1.87	7.35	24																			
Security Expenses	-	13.29	18.86																			
Total	1.87	20.64	42.86																			
(d)	The IKBLL to update the estimated maintenance labour cost with actuals for the years 2013-14 and 2014-15. Consequently, the estimates for the subsequent years to be also modified, if necessary, based on past actuals.	Actual for F.Y 2013-14 & 2014-15 and estimates for subsequent years has been updated in Format B as well as in Tariff Application.																				
(e)	Annual escalation considered by the IKBLL in the average employee cost is 9%, 11% and 10% for the year 2014-15 to 2016-17 respectively. As per clause 2.5.1 of the 2005 tariff guidelines, the annual escalation based on the movement in the Wholesale Price Index for all commodities announced by the Ministry of Finance, will be intimated by this Authority to all the concerned including IKBLL. The annual escalation for the year 2015-16 and 2016-17 will have to be modified based on the annual escalation factor (to be announced) by this Authority. For the year 2014-15 as stated earlier, the estimates to be updated with actuals.	Estimates have been updated for the F.Y 2015-16, 2016-17 and 2017-18 based on average of annual escalation factor notified by TAMP for the year 2010-11 to 2014-15, which works out to 5.85%.																				
(ii)	Power Cost:																					
(a)	Form 3B states that power cost estimates is for back up area lighting. Furnish the basis for estimating power cost at ₹20.6 lakhs, ₹21.2 lakhs, ₹21.9 lakhs for the years 2014-15 to 2016-17 respectively for back up area lighting.	<p>Earlier estimates were made based on latest electricity bill (for the month of Feb-14) received from KPT available at the time of preparation of application.</p> <p>However, same is updated in revised Format B & Tariff Application based on latest available (for the month of March-15) monthly power bill received from KPT.</p>																				
(b)	Estimates of the power cost to be updated with actuals for the year 2013-14 and for the year 2014-15. Consequently, the estimates for the subsequent years to be also reviewed and modified, if necessary, with reference to actuals.	Actual for F.Y 2013-14 & 2014-15 and estimates for subsequent years has been updated in Format B as well as in Tariff Application based on latest available (for the month of March-15) monthly power bill received from KPT.																				
(c)	The IKBLL to Furnish the details of the power consumption per tonne and unit cost of electricity as required in Form 3B for all the years under consideration.	<p>Power cost is not used for handling of Cargo & running the equipment. Power is exclusively used for Backup area lighting for which 4 nos. of High Must Lighting system & 50 nos. of 35 Watt LED well Glass Fitting has been installed at back up area of Jetty.</p> <p>Hence, in our case, the power consumption per tonne is not relevant/applicable.</p>																				
(d)	Furnish a copy of the electricity bill for the last 3 months to justify the unit cost of power considered in the computation.	Copy of Electricity Bill for the month of Jan-March-15 is furnished.																				
(iii)	Repairs & Maintenance:																					
(a)	At Table 11 of the Tariff Application, it is mentioned that Repairs & Maintenance cost is estimated on normative basis. The IKBLL is	<p>Agreed.</p> <p>The same has been modified on actual incurred in F.Y 2014-15 plus suitable escalation to take care of</p>																				

	governed under 2005 guidelines. Hence normative approach is not relevant in its case.	maximum utilization of Barge Jetty & allied facilities by using Third Party Cargo also.																																
(b)	The IKBLL has estimated Repairs & Maintenance cost at 2% of the gross block of assets. Since the terminal is already in operation since November 2013, IKBLL to update the estimates of the years 2013-14 and 2014-15 with actuals. Consequently, the estimates for the years 2015-16 and 2016-17, to be also reviewed and modified, if necessary based on the actual figures now available.	Agreed. The same has been modified on actual incurred in F.Y 2014-15 (since it was the first complete year of operation) plus suitable escalation to take care of maximum utilization of Barge Jetty & allied facilities by using Third Party Cargo also.																																
(c)	The assets/facilities relevant for third party cargo for which Repairs and Maintenance cost are considered to be listed out.	The Barge Jetty & allied facility is common for captive and other cargo and the facilities relevant for handling third party cargo exclusively cannot be identified.																																
(iv)	Equipment Hire Charges:																																	
(a)	The unit rate considered for estimation of equipment hire charge for handling Dry bulk cargo, Steel and bagged cargo and Timber log furnished in Table 10 of its proposal dated 26 April 2014 is reportedly based on the lowest quotation obtained. On perusing the bidding document furnished by IKBLL and the unit rates considered in the estimation of the equipment hire charge at Table 10, it is seen that the IKBLL has added 12.36% Service Tax on the unit rate quoted by contractor. In this context, it is relevant to state that Service Tax is not considered as an item of cost in tariff fixation as the concerned major port trusts/BOT operators can avail credit of Service Tax. This principle is uniformly followed at all the Major Port Trusts/BOT Operators. The IKBLL, to, therefore, modify the estimate of Equipment Hire Charges considering the base unit rate finalised for the lowest bidder without adding the service tax component.	Agreed, Handling Charges (outsourced) included in proposed revised tariff is now exclusive of Service Tax element. Accordingly, Revised Scale of Rates proposed for Cargo Handling Charges shall also be exclusive of Service Tax which will be charged extra.																																
(b)	Clause 2.1.1. of the Scope of Work for outsourcing the cargo handling operations gives the breakup of three cargo groups viz Dry bulk cargo at 7.6 lakhs tonnes, Steel and bagged cargo at 1.3 lakhs tonnes and Timber Logs at 1.1 lakhs tonnes per annum aggregating to 1.0 Million Metric Tonnes per Annum (MMTPA) The rate quoted by the bidders including the lowest bidder identified by IKBLL is with reference to 1.0 MMTPA of other cargo as seen from the bidding documents. The estimation of equipment hire charge applying the unit rate and the projected cargo volume of other cargo at 1 MMTPA does not match with the equipment hire charge of ₹827 lakhs p.a. estimated by IKBLL for each of the years 2014-15 to 2016-17. The IKBLL to furnish detailed working for the estimated equipment hire charges.	<p>The equipment hire charge of ₹827 lakhs p.a. also includes the charges for 1 MMTPA of captive cargo. Detailed working for Calculation of ₹827 lakhs estimated for each of the years 2014-15 to 2016-17 is furnished as below :-</p> <table><tr><th>Types of Cargo</th><th>Qty (in Lakh MT)</th><th>Rate (₹)</th><th>Total (₹ in lakhs)</th></tr><tr><td colspan="4">Third Party Cargo</td></tr><tr><td>Dry Bulk</td><td>7.60</td><td>39.30</td><td>298.68</td></tr><tr><td>Steel & Bagged Cargo</td><td>1.30</td><td>56.20</td><td>73.06</td></tr><tr><td>Timber Log</td><td>1.10</td><td>56.20</td><td>61.82</td></tr><tr><td colspan="4">Captive Cargo</td></tr><tr><td>Dry Bulk Cargo</td><td>10.00</td><td>39.30</td><td>393.00</td></tr><tr><td>Total</td><td></td><td></td><td>826.56</td></tr></table> <p>However, same has been revised due to exclusion of Service Tax element from equipment hire charges.</p>	Types of Cargo	Qty (in Lakh MT)	Rate (₹)	Total (₹ in lakhs)	Third Party Cargo				Dry Bulk	7.60	39.30	298.68	Steel & Bagged Cargo	1.30	56.20	73.06	Timber Log	1.10	56.20	61.82	Captive Cargo				Dry Bulk Cargo	10.00	39.30	393.00	Total			826.56
Types of Cargo	Qty (in Lakh MT)	Rate (₹)	Total (₹ in lakhs)																															
Third Party Cargo																																		
Dry Bulk	7.60	39.30	298.68																															
Steel & Bagged Cargo	1.30	56.20	73.06																															
Timber Log	1.10	56.20	61.82																															
Captive Cargo																																		
Dry Bulk Cargo	10.00	39.30	393.00																															
Total			826.56																															
(c)	In case, the IKBLL has estimated equipment hire charges for captive cargo also then IKBLL to	For captive cargo, Cargo Handling charges/ Equipment Hiring Cost are directly borne by Captive Users at present and contract for stevedoring & other																																

	furnish detailed computation thereof. The unit rate adopted to be substantiated with necessary documentary evidence particularly in light of the observation at (a) above that the scope of work for outsourcing and the rate quoted by the bidders is for 1MMTPA of other cargo as seen from the documents submitted by the IKBLL.	activities is awarded by Captive users themselves since no tariff is applicable for Captive cargo. However, for tariff calculation purpose, handling charges (outsourced activity) of ₹39.30 PMT considered as applicable for Dry Bulk Cargo and mentioned at b) above. This is for calculating the tariff PMT based on handling of 2 MMTPA which includes captive as well as Third Party Cargo. Further, it is pertinent to mention here that Barge Jetty & allied facilities developed by IKBLL is common for Captive & Third Party users.
(d)	Clause 3.1.9. of the Scope of Work for outsourcing the cargo handling operations states that cost of power at 1.2 times of KPT's rate and taxes shall be payable over and above cost by the contractor. Moreover, water shall be supplied at the rate of ₹150 per MT and will be reviewed at end of every three years. It is not clear whether any impact of above provision is captured in the computation. The position to be clarified. If considered, IKBLL to furnish the basis thereof along with detailed working.	These are recovery rates, if power & water are used by contractor. Rate quoted by L1 bidder will not be impacted by recovery, if any, since it is part of tender condition. Hence not considered.
(e)	The IKBLL to also furnish actual expenditure incurred under equipment hire charges for the years 2013-14 and 2014-15 along with detailed computation.	As explained at c) for captive cargo, Cargo Handling charges/Equipment Hiring Cost is directly borne by Captive Users at present and contract for stevedoring & other activities is awarded by Captive users themselves since no tariff is applicable for Captive cargo. As such, no such expenditure is reflected in IKBLL books.
(v)	Royalty:	
	As stated earlier, in our query at 6(v) above, royalty is not admissible as pass through in tariff fixation as per clause 2.5.1 of the tariff guidelines of 2005. Even the Kandla Port Trusts in their comments has made the same observation. The estimation of revenue share in the cost statement to be excluded as it is not in line with the provision in the guidelines.	Agreed. Now revenue share is excluded from Revised Tariff calculation.
(vi)	Lease Rental	
	Lease Rent estimated by IKBLL for the financial year 2014-15 at ₹171.5 lakhs comprises of ₹61.16 lakhs towards License Fees for land, ₹95.38 for Water front Charges and 15.0 lakhs towards custom estimation charges as seen from Table 11. In this regard, the following points to be clarified:	
(a)	Clause 9.1 (A) (a) (i) of the CA entered by IKBLL & KPT, stipulates that IKBLL has to pay ₹45,36,000/-(i.e. 36000sq.mtr of back up area * ₹10.5 per month *12 months) every year till the end of the license period as per the Schedule of Rates prevailing from time to time. As against that the IKBLL has estimated license fee for land at ₹61.16 lakhs p.a. for each of the years 2014-15 to 2016-17. Please furnish detailed computation indicating base unit rate of license fee adopted, the escalation factor, if any, applied. IKBLL to give reference to the relevant lease rent from the relevant tariff Order of this Authority considered by IKBLL for estimating the Lease rental on land.	Concession Agreement between KPT & IKBLL was signed on 16.11.2011. Clause 9.1 (A) (a) (i) of the CA entered by IKBLL & KPT, stipulates that IKBLL has to pay ₹45,36,000/-(i.e. 36000sq.mtr of back up area * ₹10.50 per month *12 months) every year till the end of the license period as per the Schedule of Rates prevailing from time to time. However, KPT vide letter dated 16/06/2011. Communicated for change in Lease Rent. Copy of same is furnished. In support of amount of License Fees considered in application, a demand note for License Fees raised by KPT for the F.Y 2015-16 is furnished. (As per the documents furnished by IKBLL dated 4 February 2015, the KPT has requested IKBLL to remit licence fee in advance for the period 17

		<p>February 2015 to 16 February 2016 as under:</p> <p>Licence fee for land (36,000 sq. m × 12.6 × 12) = 54,43,200.00</p> <p>Licence fee for water front = 86,59,457.00</p> <p>Total = 1,41,02,657.00</p> <p>Service Tax @ 12.36% = 17,43,088.00</p> <p>Net Amount = 1,58,45,745.00</p> <p>However, in revised proposed tariff calculation, Service tax element has been excluded. License Fees exclusive of Service Tax is ₹54.43 lakhs per annum.</p>
(b)	The IKBLL to update the cost statement with the actual lease rent on land paid to KPT for the years 2013-14 and 2014-15.	Same has been Updated in Cost Statement.
(c)	The IKBLL has estimated license fee for land uniformly at ₹61.16 lakhs for the years 2014-15 to 2016-17. IKBLL to confirm, that no annual escalation in lease rent on land is applicable for the years 2015-16 and 2016-17 as per the terms of the C.A.	<p>IKBLL has considered License fees in the application as per KPT demand Note raised in this regard. From F.Y. 2011-12 to 2015-16, IKBLL has paid License fees of ₹54.43 lakhs exclusive of Service Tax p.a.</p> <p>Though revised scale of rates for lease rent is effective from 1st April-2014, KPT has not notified such revised rates. At this stage we cannot ascertain the quantum of change in rates and times when it will be notified. In view of reasons mentioned above, no annual escalation is considered in lease rent. The increase, if any, notified later on by KPT shall be put up for TAMP consideration as per clause No-3.1.8 of Tariff Fixation guideline 2005.</p>
(d)	As per clause 9.1 (A)(a)(ii) of CA, IKBLL has to pay KPT a sum of ₹80 lakhs subject to yearly escalation of 2% for the use of water front of 120 meters. Considering the water front charges prescribed in the CA entered in February 2011 and applying 2% annual escalation thereon, the water front charges comes to ₹84.89 lakhs for the year 2014-15 (i.e. ₹80 lakhs × 1.02 × 1.02 × 1.02) As against that the IKBLL has estimated Water Front Charges of ₹95.38 lakhs. IKBLL to furnish detailed computation for estimated water front charges and confirm that it is in compliance with the provisions in the CA.	<p>Earlier, in tariff calculation, we had considered Water front charges inclusive of Service tax. ₹95.38 lakhs has been worked out considering Service Tax @ 12.36% as applicable.</p> <p>However, in revised tariff application, same is removed in view of applicability of CENVAT Credit on Service Tax.</p>
(e)	IKBLL to update the cost statement with the actual license fee and water front charges for the years 2013-14 and 2014-15.	Same has been Updated in Cost Statement.

(f)	<p>The basis of estimating Customs Establishment charges at ₹15 lakhs for the year 2014-15 to be explained. Substantiate the estimates with documentary evidence on the obligation under Customs Notification referred by IKBLL.</p>	<p>Custom Kandla has notified vide Notification No-10/2013 dt. 11.11.2013 IKBLL jetty as a landing place as per provision of Custom Act, 1962. As per clause no. 13 of said notification, Custodian i.e IKBLL shall bear the establishment charges of the Custom Staff posted for the said Jetty. (A copy of the said Notification is furnished by IKBLL)</p> <p>Estimates for Custom Establishment Charges of ₹15 lakhs for F.Y 2014-15 were made based on actual payment of ₹4.51 lakhs made in F.Y 2013-14 for the period 16.11.13 to 31.03.2014 against demand raised by Custom Kandla for ₹17.36 lakhs vide their letter No. S/3-08/08-09/ESTT dated 10.04.2015. Copy of Demand letter is furnished.</p> <p>It is pertinent to mention here that short payment of ₹12.85 related to F.Y 2013-14 is provided in F.Y 2014-15 in IKBLL books.</p> <p>[From the documents furnished by IKBLL, it is seen that the office of Commissioner of Customs at Kandla has requested IKBLL to deposit the cost recovery charges. since November 2013, in respect of customs officers/staff posted i.e. for 01 no. of Superintendent, 02 nos. of Inspectors and 01 No. of Sepoy as follows:</p> <table border="1" data-bbox="836 902 1374 1220"> <thead> <tr> <th>Documents date</th><th>Period</th><th>Amount in ₹.</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">10.04.2015</td><td>Jan 15–Mar 15</td><td>11,61,717</td></tr> <tr> <td>April 15–Jun 15</td><td>11,61,717</td></tr> <tr> <td rowspan="2">26.09.2014</td><td>April 14–Jun 14</td><td>10,93,995</td></tr> <tr> <td>July 14–Dec 14</td><td>22,60,926</td></tr> <tr> <td rowspan="2">27.12.2013</td><td>Nov 13–Dec 13</td><td>6,94,600</td></tr> <tr> <td>Jan 14–Mar 14</td><td>10,41,900</td></tr> </tbody> </table>	Documents date	Period	Amount in ₹.	10.04.2015	Jan 15–Mar 15	11,61,717	April 15–Jun 15	11,61,717	26.09.2014	April 14–Jun 14	10,93,995	July 14–Dec 14	22,60,926	27.12.2013	Nov 13–Dec 13	6,94,600	Jan 14–Mar 14	10,41,900
Documents date	Period	Amount in ₹.																		
10.04.2015	Jan 15–Mar 15	11,61,717																		
	April 15–Jun 15	11,61,717																		
26.09.2014	April 14–Jun 14	10,93,995																		
	July 14–Dec 14	22,60,926																		
27.12.2013	Nov 13–Dec 13	6,94,600																		
	Jan 14–Mar 14	10,41,900																		
(g)	<p>IKBLL to clarify as to how the license fee, waterfront charges and customs establishment charges are relevant for fixation of tariff for third party cargo when the handling operations are outsourced.</p>	<p>Handling operation is possible only when Jetty is operational.</p> <p>License fee, Waterfront charges and customs establishment charges are operational expenses which are necessary to keep jetty operational and these are for total facility developed and cannot be segregated activity wise as stated earlier. Hence, these charges also are to be recovered from third party.</p>																		
(vii)	Insurance																			
(a)	<p>Update the cost statement with the actual insurance cost incurred during the year 2013-14 and 2014-15. Consequently, the estimates for the year 2015-16 and 2016-17 to be also be reviewed and modified, if necessary.</p>	<p>Same is updated in Cost statement.</p>																		
(b)	<p>Furnish a copy of the relevant insurance cover taken by IKBLL to justify the figures considered in the cost statement.</p>	<p>Copy of Insurance cover (Standard Fire & Special Perils Policy) taken for F.Y 2014-15 is furnished.</p> <p>(The premium receipt furnished by IKBLL dated 16.11.2014 reflects a premium of ₹9,81,886/-for period of insurance from 16.11.2014 to 15.11.2015)</p>																		
(c)	<p>Explain the basis for applying 3% annual escalation in the estimation of insurance cost for the years 2015-16 and 2016-17 over the estimates of the respective previous years.</p>	<p>Estimates have been updated for the F.Y 2015-16, 2016-17 and 2017-18 based on average of annual escalation factor notified by TAMP for the year 2010-11 to 2014-15, which works out to 5.85%.</p>																		
(d)	<p>List down the assets/facilities relevant for handling third party cargo considered for</p>	<p>For the purpose of estimation of insurance cost, Fire policy for Barge jetty and other facilities has been</p>																		

	estimation of insurance cost.	considered .Since the facility is common for handling captive and third party cargo, assets/facilities relevant for handling third party cargo cannot be listed out separately as stated earlier.
(viii)	Other Expenses:	
(a)	The IKBLL is governed under 2005 guidelines, and hence other expenses stated to have been estimated on normative basis is not relevant and needs to be modified based on the past actual expenses.	Agreed. In revised calculation sheet, other expenses are taken based on past actual expenses plus escalation.
(b)	Update the estimates of other expenses with actuals for the years 2013-14 and 2014-15 in the cost statement. Consequently, the estimates for the years 2015-16 and 2016-17 to be reviewed and modified, if necessary, with reference to the actuals.	Same is updated in Revised Calculation Sheet.
(c)	The IKBLL to also establish how the other expenses are relevant for handling third party cargo.	Other Expenses are in nature of common expenses and related to barge Jetty facility. Common cost for entire jetty facility cannot be bifurcated between captive & Third party cargo handling activity.
(ix)	Depreciation:	
(a)	As per clause 2.7.1. of the tariff guidelines 2005, the depreciation has to be computed based on the straight line method with life norms adopted as per Companies Act or based on life norms prescribed in the concessional agreement whichever is higher. IKBLL to confirm whether the computation of depreciation is as per tariff guidelines.	In Revised tariff computation, depreciation is taken as per useful life prescribed in Schedule II of Part C of Companies Act, 2013 except in case of Building. Schedule II of Companies Act, 2013 prescribed useful life of 60 years for building of RCC structure. However, as per provision in Concession Agreement, IKBLL shall hand over the Jetty with Zero value after completion of Concession Period of 30 years (including construction period of 2 years) Hence, in case of building, IKBLL has considered useful life of 28 years against 60 years prescribed in Schedule II. Above treatment is as per provision of Companies Act, 2013 which states company can deviate from useful life of assets as prescribed in Schedule II if same is disclosed with justification in Books of Account which IKBLL will adhere.
(b)	The proposal states that the depreciation is computed based on the Companies Act. IKBLL to confirm whether the depreciation is computed as per the Companies Act 2013. If not, please modify the estimation of depreciation as per the Companies Act 2013 and indicate the reference of the depreciation rate adopted based on the life norms prescribed in the said Act.	Our reply is same as given at ix) a) In calculation sheet for Return on Capital employed & Cost Statement, revised rate of depreciation as considered as per Companies Act, 2013 is also incorporated.
(c)	Update the estimates of depreciation with actuals for the years 2013-14 and 2014-15 in the cost statement. Consequently, the estimates for the years 2015-16 and 2016-17 to be reviewed and modified, if necessary, with reference to the actuals.	Same is updated in Cost Statement.
(d)	IKBLL to establish with calculations that the depreciation considered is for the assets/facilities relevant for handling third party cargo.	Barge Jetty facility is common for entire jetty facility & cannot be bifurcated between captive & Third party cargo handling activity.
(x)	Capital Employed:	
(a)	The sum of ₹20.93 crores is for upliftment of the backup area of 36000 sq.mtr. which is for only captive use. That being so, the Gross Block of ₹20.93 crores considered for fixation of tariff for handling third party cargo to be justified.	The development of the backup area is necessary for cargo handling operation at jetty. It was not developed for handling of captive cargo alone. 36,000 sq.m area was developed by filling of quarry spall, moorum and WMM etc. up level EL +9.00 m as per the Clause iv) of Appendix 4 of the Concession

		<p>Agreement. Initially Barren land level was maximum EL +7.00 m near factory building and sloping down towards sea area up to maximum EL-2.00 m. This area was filled up to EL +9.00 m during the construction phase to make the dumpers, cranes movements possible.</p> <p>Since, this is common facility for Captive as well as Third Party users and hence cannot be separated.</p>
(b)	The IKBLL has estimated the Gross block of assets at ₹2093 lakhs for the year 2013-14 and has maintained it at the same level for the years 2014-15 to 2016-17. Since, the IKBLL has already commenced the operations, update the estimated Gross block with the actual Gross block, Depreciation, Net block reported in Annual Accounts of the year 2013-14 and 2014-15 duly certified by the Chartered Accountant.	<p>Agreed.</p> <p>Same is corrected in Revised Tariff Application.</p>
(c)	Form 4 B states that working capital requirement is ignored as Current Asset = Current liability. The IKBLL to estimate the working capital as per norms prescribed in Clause 2.9.9 of the 2005 guidelines which is also included in the prescribed cost format. (Form 4B)	<p>Agreed.</p> <p>Same is considered in Revised Tariff Application.</p>
(xi)	Form 5B (1)-Cost Statement for Cargo handling activity.	
(a)	Though the total income, expenses and net surplus reflected in Form 5B (1) matches with the estimates in Form 3A, some of the cost items in the operating expenses like maintenance labour cost, other expenses, etc. in Form 5B (1) do not match with the estimates furnished in Form 3A. IKBLL to furnish the corrected Form 5B (1)	Same is corrected with revised figures of income & expenditures.
(b)	The net surplus/deficit at Sl. No.(xiv) is not correct. It should be [(ix)-(xiii)] instead of [(x)-(xiii)] done by IKBLL.	Same is corrected with revised figures of income & expenditures.
(xii)	Sub activity wise cost statement:	
	The cost format prescribed for private terminal operator at Form 5 requires filing of cost statement for sub activities within the main activity based on certain general guidelines prescribed in the format. In case of IKBLL, the two main cargo groups are "captive cargo" and "other cargo". IKBLL is requested to furnish separate sub activity wise cost statement for these two main cargo groups. While filling the sub activity wise cost statements for these two main cargo groups, the aggregate of which should match with the raised consolidated cost statement filed, the following points observed by us to be taken into consideration:	As mentioned earlier, segregation of activity wise cost for captive and third-party cargo is not possible.
(a)	Para 4.4 of the feasibility report states that the developed backup area of 36,000 sq. mtr. is only for captive use. This is further strengthened by clauses 3.1.3 and 3.1.4 read with 2.1.1 of the scope of work for outsourcing the cargo handling operations which states that cargo (i.e. other than captive cargo) will be directly transferred from dumper/truck/trailers and that there will be no secondary movement of any type of cargo at jetty. Even the proposed SOR states that no storage facility will be provided to the user. That being so, from the Gross Block of ₹2093 lakhs estimated by IKBLL, ₹1332.26 lakhs pertaining to development	<p>There is a mistake in Feasibility Report where it is mentioned that, "entire developed area of 36000 sq. mtrs of is only for Captive use". Same is corrected in Revised Application since for carrying out cargo handling operation at jetty, development of backup area is utmost essential.</p> <p>This is common facility which is to be used by Captive as well as Third Party Cargo Handling.</p> <p>Segregation is not possible as the facility required is for cargo handling whether captive or third party. Even as per the Concession Agreement, separate project facilities are not envisaged.</p>

	of backup area along with all the linked operating cost like Repairs and Maintenance cost, license fee of 36000 sq. mtr for backup area, Depreciation, power cost to be apportioned directly to the cost statement, filed for captive cargo which is most likely to avail the benefit of this investment.	
(b)	The expenses which are directly related to the 'Other cargo' to be directly apportioned to the sub-activity cost statement filed for this "other cargo" category.	
(c)	Some common capex and common operating cost to be apportioned between this two main cargo groups on appropriate basis.	
(d)	Furnish detailed working and basis for apportionment of each cost items.	As mentioned earlier, segregation of activity wise cost for captive and third-party cargo is not possible.
III	SCALE OF RATES :	
(i)	<p>The IKBLL to also consider incorporating the following general conditions in its Scale of Rates (SOR) which are uniformly prescribed at all the Major Port Trusts and Private Terminal Operators:</p> <p>(a) The cargo related charges for all coastal cargo, other than thermal coal, POL including crude oil, iron ore and iron pellets, should not exceed 60% of the normal cargo/container related charges.</p> <p>(b) In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.</p> <p>(c) Cargo from a foreign port, which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will be, levied the concessional charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from/to Indian ports carried by vessel permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.</p> <p>(d) The charges for coastal cargo/vessels shall be denominated and collected in "Indian Rupee".</p> <p>(e) For the purpose of calculating the dues the unit by weight shall be 1 tonne or 1000 kilograms, the unit by volume measurement shall be 1 cubic metre and the unit by capacity measurement for liquids in bulk shall be 1000 litres.</p> <p>(f) In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of 0.5 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.</p>	<p>Agreed.</p> <p>Same has been incorporated in SOR. Revised SOR is furnished.</p>
(ii)	The note proposed below the schedule 3.0 Cargo Handling Charge states that in addition to the charges prescribed in the schedule, the user will be required to pay wharfage as per the wharfage rates prescribed in the Scale of Rates of the port (i.e. KPT). The tariff is prescribed based on the admissible cost plus return applicable under 2005 guidelines for services to be provided by IKBLL to third party cargo. IKBLL to clarify the services provided by KPT to the third party cargo at the barge jetty for levy of wharfage charge as per the SOR of KPT. There must be sufficient justification supported with cost details for prescription of this note in the SOR at IKBLL.	Statement regarding the wharfage charges has been removed from the said note. Also, revenue share has been excluded from Revised Tariff.

	linking it to the services provided by KPT. The IKBLL to also clarify how a rate collectable by licensor can be prescribed in the SOR of the licensee. IKBLL to examine whether this payment is akin to royalty/revenue share payment to the KPT for handling other cargo by IKBLL. Since royalty/revenue share payment is not admissible under the 2005 guidelines, this Authority may not be in a position to prescribe it in the SOR of IKBLL.	
(iii)	The general note 4 prescribing annual indexation in the tariff approved is applicable for upfront tariff and reference tariff fixed under 2008 and 2013 guidelines. Since the tariff fixed under the 2005 guidelines is based on cost plus return model based on the estimates of three years which already captures the effect of annual indexation, the proposed general note 4 is not found to be in line with 2005 guidelines and hence to be deleted from the draft proposed SOR.	Agreed. Same has been deleted from SOR. Revised SOR is furnished.
(iv)	The cost statement filed by the IKBLL reflects an average net surplus of 12% for the years 2014-15 to 2016-17. That being so, the proposed tariff needs to be reduced so to arrive at a neutral revenue position at the proposed tariff. The IKBLL to, therefore, modify (reduce) the proposed tariff in the light of the above observation to arrive at a neutral revenue position.	The same has been corrected in the revised cost statement

8.2. The KPT has furnished the information/clarification on the IKBLL proposal as sought by us, vide its e-mail dated 5 May, 2015. A summary of the information/clarification sought by us and the response of the KPT thereon is tabulated below:

Sl. No.	Information/Clarification sought by us	Reply furnished by KPT
(i)	The proposal of the IKBLL seeks tariff approval for handling Dry bulk cargo, bagged cargo and the timber log. In order to optimize the use of the facility, Article no 8.1 of the Concession Agreement (CA) entered between IKBLL and KPT, allows IKBLL to handle other cargo as directed by KPT and to levy tariff from owners/consignee of cargo and vessel owners for using the project/facility as per the Scale of Rates notified from time to time. The term "Other Cargo" defined under Article 1.1. of the CA states that other cargo means dry cargo excluding the containerized cargo. In view of such explicit definition of "other cargo" in the CA, the KPT to clarify whether the proposal of IKBLL seeking tariff for handling bagged cargo and timber log is in line with the provision of the CA. Also, KPT to give reference of the relevant clause of C.A. which allows IKBLL to handle these two	As per Concession Agreement of the Project, Other Cargo has been defined as below: "Other Cargo" means the dry cargo of other users <i>excluding the containerized cargo</i> . Hence, dry cargo other than containerized cargo also includes the bagged and timber logs. Hence, with respect to the consideration of cargo categories, the proposal is in line with Concession Agreement.

	cargo categories (bagged cargo and timber log)							
(ii)	KPT to confirm the date of commercial operations by IKBLL at barge jetty at KPT is 16 November, 2013 as indicated by IKBLL.	As per Completion Certificate of the Project, Date of Commercial Operation of the Project is 11/11/2013. However, IKBLL had started commercial operation by 16/11/2013.						
(iii)	(a) KPT to furnish actual traffic handled by IKBLL at the Barge Jetty in the years 2013-14 and 2014-15 (cargo wise) KPT to confirm, that the IKBLL has not handled any cargo other than captive cargo during this period.	As per the reports from the statutory auditor of IKBLL, no other cargo has been handled at the Project Facilities and Services of the Project. Actual cargo handling details for the years 2013-14 and 2014-15 is furnished. <table><tr><td>Cargo handle at Barge Jetty</td><td>Quantity in MT</td></tr><tr><td>2013-14</td><td>0.26</td></tr><tr><td>2014-15</td><td>1.14</td></tr></table>	Cargo handle at Barge Jetty	Quantity in MT	2013-14	0.26	2014-15	1.14
Cargo handle at Barge Jetty	Quantity in MT							
2013-14	0.26							
2014-15	1.14							
	(b) KPT to comment on the reasonableness of the traffic projected for "captive cargo" projected at 1 Million Tonnes Per Annum (MTPA) for the years 2015-16 and 2016-17 and "other cargo" projected at 1 MTPA for each of the years 2015-16 and 2016-17.	As per IKBLL letter to TAMP dated 22/4/2015, IKBLL has submitted the clarification that handling 1 MMTPA dry cargo requires only 3-5% shift from existing KPT traffic. It has also been submitted that considering the high berth occupancy and almost 100% ratio of capacity to traffic for dry cargo, 1 Million Tonnes traffic for year seems to be reasonable.						
(iv)	It is seen that the IKBLL has arrived at the proposed tariff based on estimated cost plus 16% return on capital employed at Table 13 and escalated it by 25% towards revenue share of 25% on cargo handling charges payable to KPT. Thus, the revenue estimated by IKBLL at the proposed tariff includes the revenue share component. As regards the approach followed by the IKBLL of adding the revenue share component for arriving at the proposed tariff, the IKBLL was earlier vide our letters dated 2 July, 2013 and 15 July, 2015 intimated that the revenue share payable by IKBLL to KPT is not a tariff item as it flows from the C.A. signed between the IKBLL and KPT. This position has been reiterated now and the IKBLL has been advised to exclude the revenue share component included by it in the proposed tariff as well as in the expenditure estimation as it is not admissible as pass through in the tariff fixation as per clause 2.8.1. of the 2005 tariff guidelines. Apart from this, if the KPT has any observations on the revenue estimation made by IKBLL for the years 2015-16 and 2016-17 then the same to be furnished. KPT to also indicate the actual revenue earned by the IKBLL for the	KPT agrees to the observation made by TAMP regarding revenue details. Accordingly, IKBLL has revised its proposal vide their letter dated 22/4/2015 by excluding the revenue share component. IKBLL has submitted that it has not earned any Gross Revenue since it has not handled any volume of Other Cargo. Revenue projection is as per the projected traffic.						

	years 2013-14 and 2014-15.	
(v)	The IKBLL has assessed the designed capacity of the terminal at 2 MTPA. KPT to comment on the reasonableness of the assessed capacity of 2 MTPA with reference to the capital investment and the facilities deployed/ proposed to be deployed by IKBLL.	The project being captive facility, the capacity was worked out by IKBLL as part of Feasibility Report prepared by them. Further, signed Concession Agreement provides for creating the Project Facilities and Services with 2 MTPA capacity. IKBLL has already completed the facility and obtained the certificate also from Independent Engineer in this regard.
(vi)	Furnish specific comment on the reasonableness of the estimation of power cost for the backup area estimated by the IKBLL for each of the years 2014-15 to 2016-17.	Documentary evidence (i.e. Electricity bill) has been submitted by IKBLL. The same has been furnished for the reference. (The bill dated 15.04.2014 furnished by KPT reflects an amount of ₹169375/-and the units consumed at 16800 units)
(vii)	Lease Rental	
	License Fee estimated by IKBLL for the financial year 2014-15 is ₹171.5 lakhs which comprises of ₹61.16 lakhs towards License Fees for land, ₹95.38 lakhs for Water front Charges and 15.0 lakhs towards custom estimation charges as seen from Table 11. In this regard, the following points are to be clarified. :	
	(a) Clause 9.1 (A) (a) (i) of the CA entered by IKBLL & KPT, stipulates that IKBLL has to pay ₹45,36,000/- (i.e. 36000sq.mtr of back up area * ₹10.5 per month * 12 months) every year towards license fee for land till the end of the license period as per the Schedule of Rates prevailing from time to time. As against that, the IKBLL has estimated license fee for land at ₹61.16 lakhs p.a. for each of the years 2014-15 to 2016-17. KPT to confirm whether the license fee for land estimated by the IKBLL at the higher side is as per the terms of the CA.	As per Concession Agreement, License fee for land has been fixed based on the License Fee mentioned at 2.5 (A) of Scale of Rates w.e.f 12 th July 2007, for Open space as revised from time to time i.e. ₹105/10 sqm/month. As per the latest Scale of Rates w.e.f. 24 th March 2011, the same is mentioned as ₹126/10 sqm/month. Hence, presently, the calculation is like: 36000 × 12 × 12.6 = ₹5443200. Revised Proposal by IKBLL vide their letter dated 22/4/15 has been corrected accordingly.
	(b) KPT to furnish detailed computation of license fee for land indicating the base unit rate as per CA and the annual escalation factor, if any, applicable. Please give reference of the relevant lease rent from the relevant tariff Order of this Authority considered for estimating the Lease rental on land.	Refer the above reply for license fees details. Tariff Order No.TAMP/61/2009-KPT dated 18/1/2011 with G.No.37 dated 22/2/2011 is referred regarding approval of the rate.
	(c) The IKBLL has estimated license fee for land uniformly at ₹61.16 lakhs for the years 2014-15 to 2016-17. KPT to confirm that, no annual escalation is applicable on	As per Concession Agreement, rate of license fee shall be applicable as per Scale of Rates as revised from time to time. However, no yearly rate of escalation for license fee for land is envisaged.

	this item for the years 2015-16 and 2016-17 as per the terms of the C.A.																																																																																					
	(d) As per clause 9.1 (A)(a)(ii) of CA, IKBLL has to pay KPT a sum of ₹80 lakhs subject to yearly escalation of 2% for the use of water front of 120 meters. Considering the water front charges prescribed in the CA entered between IKBLL and KPT in February 2011 and applying 2% annual escalation thereon, the water front charges comes to ₹84.89 lakhs for the year 2014-15 (i.e. ₹80 lakhs × 1.02 × 1.02 × 1.02) As against that, the IKBLL has estimated Water Front Charges of ₹95.38 lakhs. KPT to confirm whether the estimation of water front charges for each of the years is in compliance with the provisions in the CA.	As per Concession Agreement, ₹80,00,000/-for waterfront charges are to be escalated as per Land Policy i.e. @ 2% per annum. From the Concession Agreement signing year 2011, the escalated value is arrived at ₹84.89 Lakhs for the year 2014-15. Revised Proposal by IKBLL vide their letter dated 22/4/15 has been corrected accordingly for further years 2015-16, 2016-17 and 2017-18.																																																																																				
	(e) KPT to furnish the actual license fee for land and water front charges paid by IKBLL to KPT for the years 2013-14 and 2014-15.	<div>Details of the actual license fee for the year 2013-14 and 2014-15 is furnished. The details furnished by KPT is given below:</div> <table><tr><th>Sl.No.</th><th>Description</th><th>Period</th><th>Amount due</th><th>Amount Received</th><th>O/s</th></tr><tr><td colspan="6">Setting up Barge Jetty on Captive use basis–M/s.IFFCO Kishan Bazar Logistic Ltd.</td></tr><tr><td>1</td><td>License Fee for Land</td><td>17.02.2011 to 16.02.2012</td><td>4536000</td><td>4536000</td><td>0</td></tr><tr><td>2</td><td>License Fee for Water Front</td><td>17.02.2011 to 16.02.2012</td><td>8000000</td><td>8000000</td><td>0</td></tr><tr><td>3</td><td>Difference on License Fee</td><td></td><td>820208</td><td>820208</td><td>0</td></tr><tr><td>4</td><td>License Fee for Land</td><td>17.02.2012 to 16.02.2013</td><td>5443200</td><td>5443200</td><td>0</td></tr><tr><td>5</td><td>License Fee for Water Front</td><td>17.02.2012 to 16.02.2013</td><td>8160000</td><td>8160000</td><td>0</td></tr><tr><td>6</td><td>License Fee for Land</td><td>17.02.2013 to 16.02.2014</td><td>5443200</td><td>5443200</td><td>0</td></tr><tr><td>7</td><td>License Fee for Water Front</td><td>17.02.2013 to 16.02.2014</td><td>8323200</td><td>8323200</td><td>0</td></tr><tr><td>8</td><td>License Fee for Land</td><td>17.02.2014 to 16.02.2015</td><td>5443200</td><td>5443200</td><td>0</td></tr><tr><td>9</td><td>License Fee for Water Front</td><td>17.02.2014 to 16.02.2015</td><td>8489664</td><td>8489664</td><td>0</td></tr><tr><td>10</td><td>License Fee for Land</td><td>17.02.2015 to 16.02.2016</td><td>5443200</td><td>5443200</td><td>0</td></tr><tr><td>11</td><td>License Fee for Water Front</td><td>17.02.2015 to 16.02.2016</td><td>8659457</td><td>8659457</td><td>0</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>68761329</td><td>68761329</td><td>0</td></tr></table>	Sl.No.	Description	Period	Amount due	Amount Received	O/s	Setting up Barge Jetty on Captive use basis–M/s.IFFCO Kishan Bazar Logistic Ltd.						1	License Fee for Land	17.02.2011 to 16.02.2012	4536000	4536000	0	2	License Fee for Water Front	17.02.2011 to 16.02.2012	8000000	8000000	0	3	Difference on License Fee		820208	820208	0	4	License Fee for Land	17.02.2012 to 16.02.2013	5443200	5443200	0	5	License Fee for Water Front	17.02.2012 to 16.02.2013	8160000	8160000	0	6	License Fee for Land	17.02.2013 to 16.02.2014	5443200	5443200	0	7	License Fee for Water Front	17.02.2013 to 16.02.2014	8323200	8323200	0	8	License Fee for Land	17.02.2014 to 16.02.2015	5443200	5443200	0	9	License Fee for Water Front	17.02.2014 to 16.02.2015	8489664	8489664	0	10	License Fee for Land	17.02.2015 to 16.02.2016	5443200	5443200	0	11	License Fee for Water Front	17.02.2015 to 16.02.2016	8659457	8659457	0				68761329	68761329	0
Sl.No.	Description	Period	Amount due	Amount Received	O/s																																																																																	
Setting up Barge Jetty on Captive use basis–M/s.IFFCO Kishan Bazar Logistic Ltd.																																																																																						
1	License Fee for Land	17.02.2011 to 16.02.2012	4536000	4536000	0																																																																																	
2	License Fee for Water Front	17.02.2011 to 16.02.2012	8000000	8000000	0																																																																																	
3	Difference on License Fee		820208	820208	0																																																																																	
4	License Fee for Land	17.02.2012 to 16.02.2013	5443200	5443200	0																																																																																	
5	License Fee for Water Front	17.02.2012 to 16.02.2013	8160000	8160000	0																																																																																	
6	License Fee for Land	17.02.2013 to 16.02.2014	5443200	5443200	0																																																																																	
7	License Fee for Water Front	17.02.2013 to 16.02.2014	8323200	8323200	0																																																																																	
8	License Fee for Land	17.02.2014 to 16.02.2015	5443200	5443200	0																																																																																	
9	License Fee for Water Front	17.02.2014 to 16.02.2015	8489664	8489664	0																																																																																	
10	License Fee for Land	17.02.2015 to 16.02.2016	5443200	5443200	0																																																																																	
11	License Fee for Water Front	17.02.2015 to 16.02.2016	8659457	8659457	0																																																																																	
			68761329	68761329	0																																																																																	
	(f) The lease rent estimated by IKBLL towards Customs Establishment charges of ₹15 lakhs for each of the years 2014-15 to 2016-17. The IKBLL has stated that this expenditure is to meet the obligation under Customs Notification. KPT to comment on the reasonableness of this expense. Also, confirm	Concession Agreement does not refer any land license fee other than those mentioned in previous points i.e. License fees for land & water front.																																																																																				

	whether this expense will form part of lease rent payable to KPT.	
(viii)	<p>The IKBLL has estimated gross block to the tune of ₹2093 lakhs in year 2013-14 and detailed break up is given in Tariff application at para 4.4.2. of its proposal dated 26 April 2014. The IKBLL has maintained the gross block of assets at the same level for the years 2014-15 and 2015-16 respectively. The KPT being the land lord port, to ascertain from IKBLL and indicate the actual gross block of assets invested by IKBLL at the terminal at the end of the year 2013-14 and 2014-15. KPT to also comment on the reasonableness of the gross block estimated by the IKBLL for the years 2015-16 and 2016-17 respectively.</p>	<p>As per 4.4.2 of Revised Tariff Proposal dated 22/4/15 by IKBLL, total capital investment envisaged at ₹38.95 Crores as against ₹38.72 Crores as per the attached Financial Statements as on 31/3/14 as certified by Statutory Auditor, which is relied upon. However, the aforementioned figures are including berth cost. The same should be excluded while considering tariff fixation.</p>
(ix)	<p>The note proposed below the Schedule 3.0 Cargo Handling Charge in the draft proposed Scale of Rates (SOR) states that in addition to the charges prescribed in the Schedule, the user will be required to pay wharfage as per the wharfage rates prescribed in the Scale of Rates of the port (i.e. KPT). The tariff is to be prescribed based on the admissible cost and return applicable under 2005 guidelines for services to be rendered by IKBLL to third party cargo. KPT to clarify the services provided by KPT to third party cargo at the barge jetty of IKBLL for levy of wharfage rate as per SOR of KPT proposed by IKBLL. The IKBLL has been requested that there must be sufficient justification supported with cost details for prescription of this note in the SOR of IKBLL. KPT to also clarify how a rate collectable by Licensor can be prescribed in the SOR of the Licensee. KPT to examine whether this payment is akin to royalty/revenue share payment to the KPT for handling other cargo by IKBLL. Since royalty/revenue share payment is not admissible under the</p>	<p>KPT agrees to the point mentioned by TAMP that charges applicable as per KPT SOR may not be required to be referred in the SOR to be approved for instant proposal. Accordingly, IKBLL has revised its proposal vide their letter dated 22/4/2015.</p> <p>Further As per Article 8 of the signed Concession Agreement, <i>in order to optimize the use of the facility and as per the provisions of this agreement and in case the Concessionaire handles Other Cargo as directed by the Concessioning Authority, for some other User during the Operation phase, the Concessioning Authority shall be entitled to levy and recover tariff from the Owners/consignees of cargo and the vessel owners/agents using the Project Facilities and Services as per the Scale of Rates notified time to time.</i></p>

	2005 guidelines, this Authority may not be in a position to prescribe it in the SOR of IKBLL.	
--	---	--

9.1. As stated earlier, the IKBLL while furnishing information/clarification vide its letter dated 22 April, 2015 has also filed its revised proposal in the prescribed format. The main modifications made by IKBLL in its revised proposal dated 22 April, 2015 are as follows:

- (i) The IKBLL has updated the figures for the year 2013-14 and 2014-15 with actuals. The estimates for the year 2015-16 to 2017-18 have also been modified on the basis of actuals.
- (ii) The IKBLL has maintained the estimated traffic at 2 MMTPA for the years 2014-15 to 2017-18 as estimated in the original proposal.
- (iii) In its revised proposal, the IKBLL has excluded the revenue share of 25% on cargo handling charges.
- (iv) Service Tax element is excluded from expenses.

9.2. Further details of the revised proposal of IKBLL dated 22 April, 2015 at the proposed tariff is given in the subsequent paragraph.

10. Since there are substantial changes in the revised proposal filed by IKBLL, the revised proposal of IKBLL dated 22 April, 2015 was circulated to KPT and all concerned users/user organizations, for their comments vide our letter dated 30 April, 2015. None of the users/user organizations except KPT have furnished their comments. The KPT vide its letter dated 15/16 May, 2015, has made its submissions on the Scale of Rates (SOR) proposed by IKBLL. The submission made by KPT was forwarded to IKBLL vide our letter dated 26 May, 2015. The IKBLL vide its email dated 27 May, 2015 has responded on the submission of the KPT.

11.1. The IKBLL while furnishing the revised proposal of April, 2015 has also requested to provisionally approve the tariff for the handling of the third party cargo pending fixation of final rates for the barge jetty. During the joint hearing also, the IKBLL has requested this Authority to allow levy of proposed rates on adhoc basis till the final rates are determined. The IKBLL has also agreed that if the ad hoc rates are higher than the final rates approved by this Authority they will refund the differential.

11.2. In this connection, Clause 2.12 of the Tariff Guidelines of 2005 is reproduced below:

"When a new facility is commissioned or existing facilities are privatized by any port trust, the initial tariff to be allowed will not exceed the existing tariff level at the same port for comparable facilities. If such comparison is not available, prevailing tariff at comparable nearby port will be considered as the reference level. The initial tariff so adopted will be valid for the first year of operation where after revised tariff will be fixed based on the admissible cost and investment of the private operator. If it is established by the private operator that adopting the existing tariff of port trust will cause hardship to him in view of a higher level of investment made, then a separate cost based tariff will be allowed to him right from the commencement of commercial operations".

11.3. The IKBLL has not proposed to adopt the existing tariff of KPT or of any other nearby port. It is relevant here to mention that the Scale of rates for the KPT was fixed taking into consideration the cost position reflected by the port which also involved cross subsidization between various services/activities and cost of social obligation of the Port Trusts which may not be relevant to the IKBLL.

11.4. Since the proposal of IKBLL sought approval for levy of proposed tariff on provisional basis and also recognizing that IKBLL at joint hearing has agreed to refund any excess collection if the ad hoc rates is higher than the final rates approved, this Authority was inclined to approve levy of the rates proposed by IKBLL for the present on provisional basis without going in to depth of the cost position and additional information/clarification furnished by IKBLL.

11.5. Thus, this Authority vide its Order No. TAMP/55/2013-KPT dated 15 May 2015 has approved the scale of rates for handling third party cargo at the barge jetty of IKBLL at KPT on provisional basis. The rates so approved as an interim tariff arrangement, are as follows:

(Rates in ₹)

Sl. No.	Commodity	Unit	Foreign Cargo	Coastal Cargo
(a)	Other dry bulk	MT	63.30	38.00
(b)	Steel and Bagged cargo	MT	78.30	47.00
(c)	Timber Logs	MT	78.30	47.00

Note:

The handling charges prescribed above are only unloading of the cargo from the Barge and loading on to trucks in respect of import cargo and vice-a-versa for export cargo.

11.6. The said Interim Order was notified in the Gazette of India on 28 May, 2015 vide Gazette No.195, which was conveyed to IKBLL, KPT and all the concerned users/user organization vide our letter dated 3 June, 2015.

12. Thereafter, the IKBLL vide its e-mail dated 01 July, 2015 has made the following submissions:

- (i) In the proposal of 22 April, 2015, IKBLL had included hiring charges based on L1 offer received from the bidder at that time. However, in June, 2015, negotiation has been carried out and the party has offered discounted rate.
- (ii) In the interest of the third party, it is necessary to pass on the benefit of negotiated rate and hence, the negotiated discounted rates for cargo handling rates of third party cargo is considered by the Authority for final fixation of tariff for IKBLL barge jetty. There are no other changes.
- (iii) A comparative position of pre-revised and revised negotiated rates is as under:

₹ (PMT)			
Sl. No.	Commodity	Equipment in-charge contracted for cargo handling considered in Tariff Application	Revised Rates for Equipment in charge (outsourced) for cargo handling
1.	Handling of Dry Bulk Cargo	35	20
2.	Handling of Steel & Bagged Cargo	50	30
3.	Handling of Timber Log	50	30

13. On examination of the reply furnished by IKBLL vide its letter dated 22 April 2015, it was seen that additional information/clarification was required from IKBLL on some points. Accordingly, the IKBLL was requested vide our letter dated 7 July, 2015 to furnish requisite information/clarification. It was also communicated to IKBLL that the revised proposal, if any, to be filed by IKBLL is simultaneously forwarded to KPT and the concerned users giving them three days' time to furnish their comments to TAMP and IKBLL. In response, the IKBLL vide its e-mail dated 17 July, 2015 (has furnished the additional information/clarification. A summary of the additional information/clarification sought by us and the response furnished by IKBLL thereon is tabulated below:

Sl. No.	Information/clarification sought by us	Reply furnished by IKBLL
(i)	With reference to our query No. 4.1, the IKBLL in its reply dated 22 April 2015 has clarified that there is a mistake in Feasibility Report where it is mentioned that, "entire developed area of 36,000 sq. mtrs is only for Captive use". The IKBLL has stated that back up area development is a part of project requirement as per Concession Agreement and it is necessary to make the Jetty operational and that this is a common facility required to be used for all types of cargo namely Captive and Third Party Cargo. Thus, in short the IKBLL has considered the capital cost, operating cost and licensee fees for 36000 sq.mtr of area for arriving at the proposed tariff for the captive and third party cargo. While IKBLL has considered all the cost items relating to the backup area of 36000 sq.mtr including license fees for this area, it has not proposed any storage charge. Even the note under the cargo handling charges in the Scale of Rates proposed by IKBLL does not mention that it covers the storage charges. Normally cargo handling charges and storage charges	Capital investment for the upliftment of back-up area is necessary to support the activities (both captive and third-party) at the jetty. Without back up area development, jetty cannot be made operational. The proposed cargo handling charges do not include storage charges. As per Article-8.1 (Levy and Recovery of Tariff) of Concession Agreement, Concessionaire shall collect the Cargo Handling Charges at the rates approved by TAMP. As such, there is no requirement for fixation of separate storage charges as per provision in Concession Agreement.

	leviable after the free period is prescribed as a separate tariff item. The IKBLL to therefore, modify its proposed note stating that it covers storage facility also. Alternatively, the IKBLL to examine whether storage charges for cargo need to be proposed separately for the cargo expected to avail storage facility after the free period. Consequent, to adopting the latter suggestion, the proposed handling charges may also undergo modification (i.e. reduction). The IKBLL to furnish detailed computation for arriving at the proposed storage charge, if it, so desires based on the traffic estimates expected to avail storage facilities after the free period. While doing so, the proposed handling charges also needs to be suitably modified.																																																									
(ii)	<p>(a) The IKBLL has proposed single rate for handling three categories of cargo. The IKBLL to clarify whether the cargo categories to be handled will be foreign cargo or coastal cargo. If both foreign/coastal cargo are envisaged to be handled, then the IKBLL to propose separate rate for foreign cargo and coastal cargo.</p> <p>As per clause 4.3 of the 2005 guidelines, concessional tariff will be prescribed for coastal cargoes/containers, as per the policy directions of the Government for all coastal cargo/containers, other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets. The coastal cargo tariff has to be 60% of the tariff of foreign cargo.</p>	<p>Tariff workings have been revised considering both coastal and foreign cargo. Percentage of both coastal and foreign cargo has been worked out based on details received in this regard from KPT for the period 2012-13, 2013-14 & 2014-15. Statement of Coastal & foreign Cargo details for the period 2012-13, 2013-14 & 2014-15 is furnished.</p> <table><tr><th colspan="4">For Dry Bulk</th></tr><tr><th>Year</th><th>2012-2013</th><th>2013-2014</th><th>2014-2015</th></tr><tr><td>Foreign</td><td>222,22,515.00</td><td>212,11,952.00</td><td>247,14,397.00</td></tr><tr><td>Coastal</td><td>7,28,842.00</td><td>4,47,049.00</td><td>3,16,141.00</td></tr><tr><td>Total</td><td>229,51,357.00</td><td>216,59,001.00</td><td>250,30,538.00</td></tr><tr><td>%</td><td>3.2%</td><td>2.1%</td><td>1.3%</td></tr><tr><td>Avg %</td><td>2.2%</td><td></td><td></td></tr></table> <table><tr><th colspan="4">For Break Bulk</th></tr><tr><th>Year</th><th>2012-2013</th><th>2013-2014</th><th>2014-2015</th></tr><tr><td>Foreign</td><td>76,23,627.00</td><td>50,55,869.00</td><td>44,72,931.00</td></tr><tr><td>Coastal</td><td>11,94,694.00</td><td>56,456.00</td><td>3,39,911.00</td></tr><tr><td>Total</td><td>88,18,321.00</td><td>88,18,321.00</td><td>88,18,321.00</td></tr><tr><td>%</td><td>13.5%</td><td>1.1%</td><td>7.1%</td></tr><tr><td>Avg %</td><td>7.2%</td><td></td><td></td></tr></table>	For Dry Bulk				Year	2012-2013	2013-2014	2014-2015	Foreign	222,22,515.00	212,11,952.00	247,14,397.00	Coastal	7,28,842.00	4,47,049.00	3,16,141.00	Total	229,51,357.00	216,59,001.00	250,30,538.00	%	3.2%	2.1%	1.3%	Avg %	2.2%			For Break Bulk				Year	2012-2013	2013-2014	2014-2015	Foreign	76,23,627.00	50,55,869.00	44,72,931.00	Coastal	11,94,694.00	56,456.00	3,39,911.00	Total	88,18,321.00	88,18,321.00	88,18,321.00	%	13.5%	1.1%	7.1%	Avg %	7.2%		
For Dry Bulk																																																										
Year	2012-2013	2013-2014	2014-2015																																																							
Foreign	222,22,515.00	212,11,952.00	247,14,397.00																																																							
Coastal	7,28,842.00	4,47,049.00	3,16,141.00																																																							
Total	229,51,357.00	216,59,001.00	250,30,538.00																																																							
%	3.2%	2.1%	1.3%																																																							
Avg %	2.2%																																																									
For Break Bulk																																																										
Year	2012-2013	2013-2014	2014-2015																																																							
Foreign	76,23,627.00	50,55,869.00	44,72,931.00																																																							
Coastal	11,94,694.00	56,456.00	3,39,911.00																																																							
Total	88,18,321.00	88,18,321.00	88,18,321.00																																																							
%	13.5%	1.1%	7.1%																																																							
Avg %	7.2%																																																									
	(b) The IKBLL to indicate the percentage share of foreign cargo and coastal cargo for each of the three cargo categories to be handled. The handling rate arrived should take into consideration the impact of coastal concession. The IKBLL to furnish detailed working in this regard.	Detailed working for deriving % of coastal cargo & foreign cargo is furnished as stated above.																																																								

14. While furnishing the additional information/clarification vide its letter dated 17 July 2015, IKBLL has revised its proposal. The main modifications made in the revised proposal of July 2015 are given below:

- (i) By maintaining total estimated traffic at 2 MMTPA as given in the revised proposal dated 22 April 2015 for each of the years 2015-16, 2016-17 and 2017-18, the IKBLL has in its proposal of July 2015, furnished the segregation of foreign and coastal cargo for the third party cargo. The traffic estimated by IKBLL in revised proposal dated 17 July 2015 is tabulated below:

(in MTPA)			
Particulars	2015-16	2016-17	2017-18

(i)	Captive Traffic	10,00,000	10,00,000	10,00,000
(ii)	Third party Traffic	10,00,000	10,00,000	10,00,000
	Total Traffic	20,00,000	20,00,000	20,00,000
(iii)	Third Party (TP) Coastal Cargo			
	(a) Dry Bulk	16,473	16,473	16,473
	(b) Bagged Cargo	9,410	9,410	9,410
	(c) Timber Logs	0	0	0
	Total Coastal Cargo	25,883	25,883	25,883
(iv)	Third Party (TP) Foreign Cargo			
	Dry Bulk	743,527	743,527	743,527
	Bagged Cargo	120,590	120,590	120,590
	Timber Logs	110,000	110,000	110,000
	Total Foreign Cargo	974,117	974,117	974,117
	Coastal cargo + Foreign Cargo	10,00,000	10,00,000	10,00,000
(v)	Coastal as a percentage of total traffic cargo	1.3%	1.3%	1.3%
(vi)	Foreign as a percentage of total traffic cargo	98.7%	98.7%	98.7%

(ii) Operating Cost:

The revised handling rates communicated by IKBLL vide its email dated 1 July, 2015, based on negotiation for handling 3rd party cargo as given in preceding paragraph has been captured by IKBLL in the revised proposal.

(iii) The IKBLL has computed per tonne rate considering 16% ROCE and operating cost per tonne rate.

15.1. A comparative position of traffic and financials between the initial proposal of IKBLL dated 26 April 2014, the revised proposal of IKBLL dated 22 April 2015 and further revised proposal dated 17 July 2015 at the proposed level of tariff is tabulated below:

(₹ in lakhs)										
		Initial Proposal dated 26.04.2014			Revised Proposal dated 22.04.15			Further Revised Proposal dated. 17.7.15		
Sl.	Particulars	Projections			Projections			Projections		
		2015-16	2016-17	2017-18	2015-16	2016-17	2017-18	2015-16	2016-17	2017-18
(i)	Traffic (In MTPA)	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00
a.	Captive cargo	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
b.	Third Party	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
(ii)	Operating Income at proposed tariff	2053	2053	2053	1306	1302	1299.20	994.39	990.30	987.23
(iii)	Operating costs	1403	1415	1428	984.07	992.07	1000.46	672.07	680.07	688.46
(iv)	Depreciation	78	78	78	71.80	71.38	71.38	71.80	71.38	71.38
(v)	Operating Surplus/Deficit	572	560	547	250.13	238.55	227.36	250.52	238.85	227.39
(vi)	Capital Employed	2015	1937	1859	1565.5	1493.08	1421.07	1565.58	1493.08	1421.07

(vii)	ROCE	322	310	298	250.49	238.89	227.37	250.49	238.89	227.37
(viii)	Net Surplus/Deficit	250	250	250	0	0	0	0	0	0
(ix)	Net Surplus/Deficit as % of Income	12%	12%	12%	0	0	0	0	0	0
(x)	Surplus/Deficit-average for 3 years	12%			0%			0%		

15.2. A comparative position of the tariff proposed by IKBLL in its various proposals are tabulated below:

Particulars	Initial Proposal dated 26.04.2014	Revised Proposal dated 22.04.15	Further Revised Proposal dated. 17.7.15
Foreign cargo			
Dry Bulk	100.03	63.30	48.65
Bagged Cargo	122.50	78.30	59.37
Timber Cargo	122.50	78.30	58.48
Coastal cargo			
Dry Bulk	-	-	29.19
Bagged Cargo	-	-	35.63
Timber Cargo	-	-	35.09

16.1. From the documents furnished by the IKBLL, under cover of its e-mail dated 17 July, 2015, it is seen that the IKBLL has forwarded the revised proposal along with all workings to Port as well as all the concerned users/organisations requesting them to send their comments to this Authority and to IKBLL within three days. None of the users/user organization have furnished their comments except KPT.

16.2. The KPT vide its e-mail dated 14 August, 2015 with a copy endorsed to IKBLL has offered its comments on revised tariff proposal submitted by IKBLL to this Authority on 17 July, 2015. This was also forwarded to IKBLL vide our letter dated 25 August, 2015 for its comments thereon. The IKBLL vide its email dated 27 August, 2015 has furnished its reply on comments of KPT.

17. The IKBLL vide its e-mail dated 23 June 2015 has furnished the following Reconciliation statement:

(i) **Reconciliation of Gross Block of Assets**

(Annual Accounts 2014-15 Vs. TAMP Application)

Sl. No.	Description of Assets	Cos of Assets as on 31.03.2015 (Gross Value)			Remarks
		As per Annual Accounts 2014-15	Considered in TAMP Application	Difference	
1	Factory Building	33,370,037.22	33,370,037.22	-	
2	P&M-Barge Jetty	340,160,662.37	115,224,482.54	224,936,179.83	Cost towards berth construction has not been considered for tariff estimation.
3	P&M-Weighing Equipment	5,322,379.86	5,322,379.86	-	
4	Electrical Installation	7,255,936.91	7,255,936.91	-	
5	P&M-Fire & Safety	1,961,064.73	1,961,064.73	-	
6	AC/Coolers etc.	187,300.00	187,300.00	-	
7	Computer System	1,281,295.00	1,281,295.00	-	
	Total	389,538,676.09	164,602,496.26	224,936,179.83	

Note—Please refer Form 4A of Format B, Total of Gross Block at the beginning of the year y+1 (2015-16) is ₹1646 lakhs.

(ii) **Reconciliation of Net Block of Assets**

(Annual Accounts 2014-15 Vs. TAMP Application)

Sl. No.	Description of Assets	Cos of Assets as on 31.03.2015 (Gross Value)			Remarks
		As per Annual Accounts 2014-15	Considered in TAMP Application	Difference	
1	Factory Building	31,749,758.34	31,749,758.33	0.01	
2	P&M—Barge Jetty	320,096,647.56	108,510,575.69	211,586,071.87	Cost towards berth construction has not been considered for tariff estimation.
3	P&M—Weighing Equipment	4,957,338.13	4,957,338.13	-	
4	Electrical Installation	6,336,351.81	6,336,351.82	-0.01	
5	P&M—Fire & Safety	1,811,127.36	1,811,127.37	--0.01	
6	AC/Coolers etc.	175,079.67	175,079.67	-	
7	Computer System	984,122.42	984,122.42	-	
	Total	366,110,425.29	154,524,353.43	211,586,071.86	

Note : In TAMP Application, Net Block of Assets is considered for calculation of ROCE.

18. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

19. With reference to the totality of information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i) With the approval of the Government of India in the Ministry of Shipping, the Kandla Port Trust (KPT) and IFFCO Kisan Bazaar and Logistics Limited (IKBLL) have entered into a Concession Agreement on 17 February 2011 under Section 42(3) of the Major Port Trusts Act, 1963, to build, operate and maintain barge jetty for unloading IKBLL's captive fertilisers and fertiliser raw materials for a period of 30 years. In order to optimise the use of the facility, in addition to the captive cargo handled by the IKBLL, the Concession Agreement provides for the IKBLL to handle dry cargo of other user also, as directed by the KPT. The tariff arrangement as envisaged in the Concession Agreement for handling of IKBLL cargo as well as cargo of other user is given below:
 - (a) For handling IKBLL captive Cargo:
 - (i) No tariff is leviable for own use of the project facilities
 - (b) For handling other cargo for some other users:
 - (i) KPT to levy and recover tariff from the owners/consignees of cargo and the vessel owners/agents as per KPT Scale of Rates in respect of Land, utilities and services.

- (ii) KPT to levy the Berth hire charges as per KPT Scale of Rates and share 50% of the same with IKBLL.
- (iii) KPT to levy 100% wharfage charges on the other cargo as per KPT Scale of Rates.
- (iv) IKBLL to recover cargo handling charges as per the rates fixed by this Authority and share 25% of the same with KPT.

(As per the proposed Scale of Rates of IKBLL, the handling charge is towards unloading of the cargo from the Barge and loading on to trucks in respect of import cargo and vice-a-versa for export cargo.)

Thus, based on the stipulation contained in the Concession Agreement, the IKBLL has come up with a proposal for fixing the cargo handling charges to be levied by it on the cargo of other users. The cargo of other user as envisaged to be handled at the facility are dry bulk cargo, bagged cargo and timber logs. The KPT has confirmed that the cargo profile of other users as envisaged to be handled by the IKBLL is in line with the provisions of the Concession Agreement.

- (ii) The Upfront tariff Guidelines issued in February 2008 is applicable for Public Private Partnership (PPP) Projects, whose bids have been received after 26 February 2008 and upto 30 July 2013, as with effect from 31 July 2013, fixation of tariff for the PPPs is governed by a different set of Reference tariff Guidelines issued by the Ministry in July/September 2013. It is seen from the Concession Agreement that bids were invited from the interested bidders by the KPT to build, operate and maintain barge jetty in October 2009. In view of this position, the KPT was specifically requested to clarify as to why it did not approach this Authority for determination of upfront tariff for the project under reference based on the 2008 guidelines, prior to inviting bids as per clause 1.3.1 of the said guidelines. In this regard, the KPT has sought to clarify that the project is not a common user PPP Project but has been awarded to IKBLL based on the then prevailing Captive Policy Guidelines and that Captive Projects are not awarded with the upfront tariff as per the referred Guidelines.

The argument of the KPT is that the IKBLL project is a captive project and captive projects are not awarded with the upfront tariff. In this connection, it is relevant to draw reference to a proposal filed by another port, i.e. VOCPT for fixation of tariff for the captive project of North Cargo Berth-I awarded to the NLC Tamilnadu Power Limited (NTPL). This VOCPT proposal is being simultaneously disposed of for fixation of tariff. The proposal of VOCPT for fixation of tariff is under upfront tariff fixation guidelines, 2008; whereas, the IKBLL proposal is for fixation of tariff under 2005 guidelines. In the case of VOCPT proposal, the revenue share arrangement is yet to be decided by the concerned parties and Concession Agreement is also yet to be entered into between the VOCPT and NTPL. This is the position prevailing at the VOCPT, though the VOCPT has awarded NCB-I to NTPL. Juxtaposed to this position, the revenue share arrangement has already been determined and agreed upon by both KPT and IKBLL. It is noteworthy that the KPT and IKBLL have also already entered into the License Agreement on 17 February 2011. Therefore, it may not be appropriate to fix upfront tariff for IKBLL after the parties have already entered into agreement and determined the revenue share payable by the Concessioner and Concessioning Authority. Therefore, this Authority is inclined to fix tariff following the tariff guidelines of 2005 for the IKBLL. It is noteworthy that both concessionaire (IKBLL) and the Concessioning Authority (KPT) have agreed that the tariff for the IKBLL has to be fixed as per the tariff guidelines, 2005.

Further, the IKBLL has stated that as per Article 8.1 of the Concession Agreement, IKBLL is to recover cargo handling charges as per the upfront tariff fixed by this Authority. In this regard Article 8.1 of the Concession Agreement has been reproduced below:

“Further, the Concessionaire shall collect the Cargo handling Charges at the rates approved by the TAMP for handling Other Cargo through the mechanized facility as set out in Appendix 12 and applicable from time to time and shall pay to the Concessioning Authority 25% of the same as Royalty.”

Also, the Appendix-12 of the Concession Agreement merely indicates that the Cargo handling charges as and when approved by TAMP. From the above, it can be seen that the Concession Agreement does not require fixing of any upfront tariff by this Authority, as mentioned by the IKBLL.

- (iii) The IKBLL had initially filed its proposal in April 2014, based on the estimates for the years 2014-15 to 2016-17. During the processing of the case, since the year 2013-14 was already over and since the IKBLL has commenced operations with effect from 16 November 2013, the IKBLL in April 2015 has updated the cost statements at our request with the actual traffic, income, expenses, capital employed for the year 2013-14 and 2014-15 and by considering the estimates for a period of three years i.e. 2015-16 to 2017-18. Thereafter, while furnishing the information/clarification sought by us, the IKBLL in July 2015 has again revised its proposal. The revised proposal furnished by IKBLL vide its letter dated 17 July 2015 alongwith the information/clarification furnished by the IKBLL during the processing of the case, is considered in this analysis.
- (iv) As stated earlier, based on the request made by the IKBLL, this Authority vide its Order No.TAMP/55/2013-KPT dated 15 May 2015 has approved levy of the Scale of Rates as proposed by IKBLL on provisional basis. In this connection, the IKBLL has also agreed that if the final rates approved by this Authority are lower than the provisional rates, the IKBLL will refund the excess collection to the concerned users.
- (v) The proposal of IKBLL is only to fix tariff for the third party cargo viz., dry bulk cargo, bagged cargo and timber logs to be handled by IKBLL at its jetty in pursuance of the provisions of the Concession Agreement. However, the Cost statement furnished by the IKBLL is for the entire traffic envisaged to be handled at the jetty i.e. comprising of captive cargo as well as third party cargo. In this regard, it is relevant to mention here that Section 42(4) of the Major Port Trusts Act, 1963, (MPT Act) read with Section 48 ibid requires rates to be notified by this Authority in respect of identified services provided by persons authorized under Section 42(3) ibid. The KPT has confirmed that authorization granted by KPT to IKBLL for Setting up of Barge Jetty on Captive Use Basis at Kandla Port is under section 42(3) of the MPT Act. In such a scenario, this Authority is statutorily required under the provisions of the MPT Act to fix tariff for the services rendered by the IKBLL as a whole, irrespective of whether the cargo handled is for own use or a third party cargo. Accordingly, the current exercise has been undertaken to fix tariff for the cargo handled at the IKBLL jetty as a whole, without going into whether the cargo is captive or a third party cargo. At the same time, in order to have a clear understanding of the financial position based on the type of cargo envisaged to be handled at the IKBLL jetty, we have made an attempt to prepare separate cost statement for "captive cargo" and "other cargo" based on the consolidated cost details furnished by the IKBLL and as discussed in the subsequent paragraphs. Incidentally, the IKBLL has refused to furnish such separate cost statements.
- (vi) After the commencement of operations in November 2013, the actual captive cargo handled by the IKBLL during the years 2013-14 and 2014-15 is reported to be to the tune of 0.27 MMTPA and 1.20 MMTPA respectively. Though the Concession Agreement provides for handling of third party cargo by IKBLL, no such third party cargo is reported to have been handled by the IKBLL during the said years.

As per the Concession Agreement, the capacity of the project facility is to handle 2 MMTPA of cargo. Out of the said capacity, the traffic of captive cargo has been estimated by IKBLL at 1 MMTPA and the balance 1 MMTPA is estimated towards third party cargo, for each of the years under consideration viz., 2015-16 to 2017-18. The captive cargo of 1 MMTPA is seen to be the Minimum Guaranteed Cargo comprising of raw material or finished products of fertilizer as per the Concession Agreement.

The balance capacity of 1 MMTPA is estimated to be third party cargo comprising of dry bulk cargo, bagged cargo and timber logs. According to IKBLL, due to high berth occupancy and pre-berthing detention period at KPT, there is likely to be a shift of cargo from KPT to IKBLL, thereby leading to an additional traffic of about 0.8-1.3 MMTPA at IKBLL jetty to fully utilise the capacity created. The KPT has also stated that the traffic estimates of other cargo to the tune of 1 MMTPA seems to be reasonable.

As per clause 2.5.1 of 2005 Guidelines, Traffic projections should be in line with the projections in the five year/annual plan and the current/expected growth. Thus, generally, the traffic projection is expected to reflect an increasing trend on a Year on Year basis. On a request made to IKBLL to explain the reason for estimating the traffic at the same level and not projecting any growth in traffic for all the three years under consideration, the IKBLL is of the view that since the total traffic estimate is already equivalent to cargo handling capacity of the jetty at 2 MMTPA, it has not considered any growth in traffic.

Further, out of the third party cargo of 1 MMTPA for each of the years 2015-16 to 2017-18, the IKBLL has estimated the ratio of foreign and coastal cargo at 98.7:1.3. This ratio is

reported to be based on the percentage of coastal and foreign cargo as obtained from the details furnished by KPT for the period 2012-13, 2013-14 & 2014-15. Further, out of the foreign cargo, dry bulk cargo, bagged/steel and timber log constitute 76.33%, 12.38% and 11.29% respectively for all the years under consideration. Likewise, out of the coastal cargo, dry bulk cargo and bagged/steel cargo constitute 64.31% and 35.69% respectively for all the years under consideration. No coastal timber logs are envisaged to be handled at IKBLL during the years under consideration.

Based on the above position, the traffic projections and cargo profile as furnished by the IKBLL are relied upon in this analysis.

- (vii) In the cost plus approach adopted by this Authority for fixation/review of tariff of private terminals based on the stipulation contained in the 2005 Guidelines, the financial position of the operator is assessed at the existing level of tariff by taking into consideration the admissible cost and permissible return. However, in the case in reference, since the tariff is being fixed for the first time based on the stipulation contained in the 2005 Guidelines, the financial position of the operator is being analysed based on the income estimates at the proposed level of tariff, as done by the IKBLL.

The Annual Accounts of IKBLL for the years 2013-14 and 2014-15 reflect revenue income to the tune of ₹129.26 lakhs and ₹471.78 lakhs respectively. The same has been considered by IKBLL as operating income for the respective years in its Cost statement.

To arrive at the operating income for the years 2015-16 to 2017-18, the IKBLL is seen to have considered different tariff for the same type of cargo for all the years under consideration, as given below:

No.	Cargo Category	(₹ per tonne)		
		2015-16	2016-17	2017-18
1.	Captive Cargo (Fertilisers and Fertilisers raw materials)	48.67	48.46	48.31
2.	Other cargo			
	-Dry Bulk	48.84	48.64	48.48
	-Bagged/Steel	59.56	59.36	59.20
	-Timber Log	58.67	58.46	58.31

The reason for the variance in the rate for each cargo item for each of the year remains unexplained. The reason for proposing higher rate for third party Dry Bulk Cargo as compared to the rate for captive cargo also remains unexplained. In the absence of any justification for proposing different rates for each of the years under consideration, the rates proposed by the IKBLL for the year 2015-16 at ₹48.84 per MT for Dry bulk cargo, ₹59.56 per MT for Bagged/steel cargo and ₹58.67 per MT for Timber log is taken into account for operating income estimation.

As brought out earlier, the captive cargo is reported to comprise fertilizers and fertilizer raw materials. The said captive cargo can also be categorized as dry bulk cargo. Since a rate has been proposed for handling dry bulk cargo of third party user, it may not be appropriate to have a different rate for handling captive dry bulk cargo at the same jetty. Therefore, the rate proposed by the IKBLL for the year 2015-16 at ₹48.84 per MT for handling Dry bulk cargo of third party is considered as the rate proposed for handling captive dry bulk cargo.

Thus, by considering the traffic estimates for each of the cargo item as estimated by the IKBLL and by considering the proposed rates as discussed above, the operating income has been estimated at the proposed level of tariff for all the years under consideration. In view of the above position, as against the total operating income of ₹994.39 lakhs, ₹990.30 lakhs and ₹987.23 lakhs estimated by the IKBLL for the years 2015-16 to 2017-18, the same is worked out to ₹995.99 lakhs for each of the year under consideration, the traffic estimate remaining constant for the said three years.

- (viii) Clause 2.5.1. of the tariff guidelines of 2005 requires that the expenditure projections should be in line with traffic adjusted for price fluctuations with reference to current movement of Wholesale Price Index (WPI) for all commodities as announced by the Government of India. The annual escalation factor adopted in respect of tariff cases to be disposed during the

year 2015-16 is 3.82%. Accordingly, an escalation factor of 3.82% over the actuals/estimate of respective previous years is considered to estimate the expenditure for the years 2015-16 to 2017-18, instead of the escalation factor of 5.85% considered by the IKBLL.

- (ix) The maintenance labour cost is reported to be towards the cost of labour involved in maintenance of barge jetty facilities like back up area, RCC flooring, site office building, RCC Boundary Wall, Barbed Wire Fencing, Weigh Bridge Control Room, Fire Fighting equipment, Computer system and other electrical/instrumentation items, which are reported to be in common for all types of cargo. The aggregate of Employee benefit expenses (Salary) and the Security Expense in the Annual Accounts, is seen to have been considered under maintenance labour cost.

For the year 2013-14, the maintenance labour cost as reflected at ₹1.88 lakhs in the Cost Statement represents the Employee benefit expenses only as the Security Service contract is reported to have been finalized in the month of April, 2014 and hence no expenditure under this head has been reported for the year 2013-14.

For the year 2014-15, the IKBLL has considered actual maintenance labour cost at ₹20.65 lakhs, being the aggregate of ₹7.35 lakhs towards Employee benefit of 2 employees and ₹13.29 lakhs for Security Service of 11 employees. This works out to an average cost of ₹1.59 lakhs per annum for 13 employees.

For the year 2015-16, in respect of the employee benefit cost, the IKBLL has captured the impact of increase in traffic from 1 MMTPA to 2 MMTPA and then considered an escalation of 5.85% over the actuals for the year 2014-15. Since the deployment of maintenance labour towards maintenance of barge jetty facilities has no linkage to traffic unless the labour is deployed for cargo operation, the impact of increase in maintenance labour due to increase in traffic is not considered.

For the years 2015-16 to 2017-18, the IKBLL has considered the number of employees at 15. The increase in the number of the employees is a decision of the management of IKBLL and this Authority may not like to interfere with the managerial decision. The increase in the number of maintenance labour force as estimated by IKBLL for the years 2016-17 and 2017-18 is relied upon. Thereafter, an annual escalation factor of 3.82% over the estimates for the respective previous year has been considered to estimate the expenditure for the years 2015-16 to 2017-18.

- (x) The estimated equipment running cost consists of two cost elements viz. power cost and repairs and maintenance which are discussed hereunder:

(a) The power consumption has been estimated by IKBLL neither towards handling of cargo nor for running the equipment. Power cost is reported to have been estimated exclusively towards Backup area lighting. The actual power cost reported in the Annual Accounts for the years 2013-14 and 2014-15 is ₹6.81 lakhs and ₹12.33 lakhs. For estimating the power cost for the years 2015-16 to 2017-18, an annual escalation factor of 5.85% over the actuals/estimates for the respective previous year has been considered by IKBLL. The annual escalation factor of 5.85% has been restricted to 3.82% as discussed earlier.

(b) The aggregate of repairs and maintenance of barge and factory building is seen to have been considered under repairs and maintenance cost. No repairs and maintenance cost is reported for the year 2013-14. For the year 2014-15, the repairs and maintenance cost reported in the Annual Accounts is ₹ 3.44 lakhs.

For estimating the repairs and maintenance cost for the year 2015-16, with regard to the component of repair cost on barge jetty, the IKBLL has considered an escalation factor of 5.85% over the actuals for the year 2014-15. This has been restricted to 3.82% in our analysis. However, for estimating the repairs and maintenance cost with regard to the factory building, the IKBLL is seen to have captured the impact of increase in traffic from 1 MMTPA to 2 MMTPA and then considered an escalation of 5.85% over the actuals for the year 2014-15. Repairs and maintenance on factory building does not have a bearing on the increase in the traffic. Therefore, the approach adopted by IKBLL is not considered for estimation of repairs and maintenance cost for factory building. The escalation factor of 3.82% is considered over the estimates for the respective previous year to estimate the expenses for the year 2016-17 and 2017-18.

- (xi) (a) The IKBLL is seen to have awarded a contract to a party for handling Dry Bulk Cargo, Steel and Bagged Cargo and Timber Logs at the jetty. The scope of work includes unloading the material from barges and transfer the material to the hoppers and then to Dumpers/trucks directly. The estimated cost of ₹424 lakhs per annum includes cost of handling dry bulk captive cargo also. The contractor has to provide cranes and equipment necessary for handling the cargo. It is in this connection, that the IKBLL has estimated the equipment hire charges for the years 2015-16 to 2017-18. As per the document furnished by the IKBLL, it is seen that the rate to handle dry bulk cargo, steel & Bagged cargo and Timber is ₹ 20/-per MT, ₹ 30/-per MT and ₹ 30/-per MT. While the IKBLL has considered all the three rates for third party cargo, it has considered the rate of ₹20 per ton for captive Dry Bulk Cargo. The IKBLL has confirmed that the contract has been awarded following competitive bidding process and that the contract rates are exclusive of service tax. Considering the traffic estimates of each of the cargo item and the rates as given above, the IKBLL is seen to have arrived at uniform Equipment hire charges for all the years under consideration. The amount of Equipment hire charges as estimated by the IKBLL is considered in the analysis. No equipment hire charges is reported to have been incurred by IKBLL during the years 2013-14 and 2014-15.
- (b) The rates of ₹20 per MT, ₹30 per MT & ₹30 per MT respectively for each cargo item, are the negotiated rates. The KPT has made an observation that the IKBLL has brought down the rates by negotiation with the lowest tenders in June 2015 after approval of the provisional tariff in May 2015; and, it will have an impact on the revenue share payable to KPT, since the reduced rates are considered in the revised proposal. This is inevitable since only the negotiated rates can be considered for tariff fixation, as proposed by the KPT. As regards the impact on the third party users, the difference between the final rates and provisional rates will have to be refunded to them, as already agreed by IKBLL.
- (xii) As per Clause 2.8.1 of the 2005 tariff guidelines, in BOT cases where bidding process was finalised after 29 July, 2003, 'Royalty/Revenue share' payable to the landlord port by the private operator is not allowed as an admissible cost for tariff computation. In the case in reference, the KPT and the IKBLL have entered into the Concession Agreement on 17 February, 2011. Thus, in line with the stipulation contained in the 2005 guidelines, royalty/revenue share is not treated as pass through in tariff fixation of IKBLL. It is noteworthy that the Licensor port KPT has also endorsed this position.
- (xiii) (a) The expenditure captured by IKBLL under the head of Lease Rentals comprises of licence fee in respect of land area, waterfront area and custom establishment charges. The lease rental considered by the IKBLL for the year 2013-14 at ₹ 56 lakhs comprises of ₹ 51.49 lakhs towards license fees and water front charges and ₹ 4.51 lakhs towards Custom Establishment Charges. For the year 2014-15 the IKBLL in its cost statement has considered the lease rent at ₹184.70 lakhs comprising of ₹ 54.43 lakhs for license fees for land, ₹ 84.89 lakhs towards Water Front Charges and ₹ 45.17 lakhs for the Custom Establishment Charges.
- (b) Clause 9.1 (A) (a) (i) of the Concession Agreement entered by IKBLL and KPT, stipulates that IKBLL has to pay ₹ 45,36,000/-(i.e. 36000 sq.mtr of back up area * ₹10.5 per month * 12 months) every year till the end of the license period as per the Schedule of Rates prevailing from time to time. As per the document furnished by IKBLL, it is seen that the KPT has demanded a licence fee of ₹ 54,43,200/-(36,000 sq. m X 12.6 X 12) for the period 17 February, 2015 to 16 February, 2016 from IKBLL. The rate of ₹ 12.6 per sq.m is reported to be as per Section 2.5 (A) of the existing Scale of Rates of KPT, which prescribes Licence (Storage) Fees On General Cargo for Open Space. The rate of ₹ 12.6 per sq.m considered by KPT and adopted by IKBLL represents the rate of Kutchha Plots (uncemented/unasphalted) for occupation beyond 180 days. Since the Scale of Rates of KPT do not provide for any escalation on the rates prescribed in Section 2.5, the same licence fee of ₹ 54.43 lakhs has been considered as the licence fees for land for all the years under consideration i.e. 2014-15 to 2017-18.
- (c) As per clause 9.1 (A) (a)(ii) of the Concession Agreement, the IKBLL has to pay KPT a sum of ₹ 80 lakhs towards use of water front area of 120 meters long and 20

meters wide subject to yearly escalation as per Land Policy prevailing from time to time. Since the extant Land Policy Guidelines prescribes an escalation factor of 2% per annum, the IKBLL has reported to have adopted the said escalation factor to estimate the license fee towards waterfront charges for all the years under consideration viz., 2013-14 to 2017-18. The same is considered in the analysis.

- (d) The Custom establishment charges considered under the head of Lease Rentals by IKBLL is reported to be an obligatory payment to be made by IKBLL to the Custom authorities at Kandla towards posting of custom staff at the jetty. As per the documents furnished by the IKBLL, it is seen that the IKBLL has incurred an amount of ₹ 45.17 lakhs towards Custom Establishment charges during the year 2014-15. The same is taken as base and escalated by 3.82% per annum to arrive at the estimates for the years for the years 2015-16 to 2017-18 instead of the escalation factor of 5.85% considered by the IKBLL.
- (xiv) The facility is reported to be common for handling captive and third party cargo. The insurance cost is reported to be towards fire policy for Barge Jetty and Other facilities. The actual insurance cost for the year 2013-14 and 2014-15 is reported at ₹ 2.82 lakhs and ₹ 8.01 lakhs respectively. The insurance premium for the years 2015-16 to 2017-18 is estimated by considering an annual escalation of 3.82% over the actuals/estimates for the respective previous years, instead of 5.85% adopted by IKBLL.
- (xv) (a) The Other expenses is reported to be estimated based on the actual cost incurred. For the year 2014-15, the IKBLL is seen to have considered an amount of ₹34.15 lakhs. From the Annual Accounts, it is seen that the Other expenses comprise of expenses incurred towards Books, Periodicals and Newspaper, Travelling Expenses, Legal Expenses, Printing & Stationery Expenses, Horticulture Expenses, Professional Service Charges, Advertisement & Publicity Expenses, Training Expenses-Inland, Store Overhead Expenses, Misc. Expenses, Prior Period Expenses and Finance Costs.
- (b) Since Return is allowed on Capital Employed (ROCE), interest on loan is not treated as an item of expenditure in fixation of tariff of private terminals. The finance cost considered by IKBLL is not considered in our analysis. Further, some items of expenditure like Horticulture Expenses, Prior Period Expenses etc., are seen to have been excluded by IKBLL and thereafter an escalation factor of 5.85% has been adopted by IKBLL to estimate the other expenses for the years 2015-16 to 2017-18. The reason for exclusion of these cost elements has not been explained by IKBLL. The approach adopted by IKBLL is relied upon except that the annual escalation of 3.82% is considered to estimate the expenditure for the years 2015-16 to 2017-18.
- (xvi) Clause 2.7.1 of the tariff guidelines of 2005 stipulates that depreciation has to be allowed on straight line method with life norms adopted as per the Companies Act, or based on the life norms prescribed in the Concession Agreement whichever is higher. The IKBLL has confirmed that depreciation computed by it is in line with clause 2.7.1 of the tariff guidelines of 2005. The IKBLL has reported that it has calculated depreciation as per the useful life prescribed in Schedule II of Part C of Companies Act 2013. The amount of depreciation considered by IKBLL for the years 2015-16 to 2017-18 is relied upon and considered in the analysis.
- (xvii) (a) The net block of assets as reflected in the Annual Accounts for the year 2014-15 is seen at ₹ 3661.10 lakhs. From this figure, IKBLL is seen to have excluded an amount of ₹2115.86 lakhs towards berth construction cost in the Cost statement for the purpose of determination of tariff. In this connection, it is relevant to mention here that as seen from the Concession Agreement, the KPT has handed over the barge jetty measuring 120 m x 20 m to IKBLL during the Concession period. It is in this context that the KPT in its submissions appears to have stated that the cost of the berth should be excluded in the tariff fixation of IKBLL. IKBLL has rightly excluded the berth cost from the ambit of tariff fixation. Thus, the net block of asset as on 31 March, 2015 comprising of cost plant and machinery, Buildings, Sheds & other structures, Information Technology, Furniture & Fixture at ₹1545.24 lakhs is considered as base by IKBLL to estimate the net block of assets for the years 2015-

16 to 2017-18. The IKBLL has not projected any additions to the gross block of assets for the years 2015-16 to 2017-18.

- (b) The working capital as estimated by IKBLL is not considered and instead the working capital has been estimated based on the stipulation contained in Clause 2.9.9 of 2005 guidelines, which is analysed below:

- (i) The sundry debtors have been estimated by the IKBLL at ₹19.84 lakhs for each of the years under consideration. Out of ₹19.84 lakhs, ₹15.46 lakhs is seen to be the trade receivables as reflected in the annual accounts for the year 2014-15 and the source for the balance ₹ 4.16 lakhs remains unexplained. As per Clause 2.9.9 of the 2005 guidelines, sundry debtors balance is to be two months' Estate income & Railway Terminal charges payable by Indian Railways. Incase of IKBLL, there is neither income from estates nor any charges are payable by the Railways.

However, prepayments and advance to be made by the private operators as per the license agreement to the respective licensor port is recognized as the limit for sundry debtors to the extent they are otherwise permissible as pass through, based on a Common Order of September 2008. In the case of IKBLL, the licence fee towards the land and waterfront area is required to be paid in advance to KPT. The advance payment will get adjusted against the licence fee payable for the respective month and at the year end, the entire advance would get adjusted. That being so, 50% of the licence fee and water front charges estimated by the IKBLL and discussed earlier amounting to ₹ 25.75 lakhs, ₹ 69.66 lakhs, ₹70.51 lakhs, ₹71.38 lakhs and ₹72.26 lakhs, is considered as sundry debtors forming part of Working Capital for each of the respective years 2013-14 to 2017-18.

- (ii) Clause 2.9.9 of the 2005 guidelines, stipulates estimating the inventory at six months consumption of stores and spares. The annual Accounts for the year 2013-14 and 2014-15 show 'nil' consumption of materials. Therefore, no inventory is considered as part of working capital.
- (iii) In line with the 2005 guidelines, the Cash balance has been calculated at one month's cash operating expenses including overheads.
- (iv) Current liabilities have been considered as estimated by the IKBLL at ₹ 27.31 lakhs, ₹25.95 lakhs, ₹ 26.65 lakhs, ₹27.29 lakhs and ₹27.99 lakhs for the years 2013-14 to 2017-18.
- (v) A comparative statement of the Working capital as estimated by IKBLL and as modified by us is given below:

Particulars	As estimated by IKBLL			As moderated by us		
	2015-16	2016-17	2017-18	2015-16	2016-17	2017-18
Current Assets						
-Debtors	19.84	19.84	19.84	70.51	71.38	72.26
-Inventory	2.00	2.00	2.00	-	-	-
-Cash	24.45	24.45	24.45	55.30	55.75	56.23
Total Current Assets	46.29	46.29	46.29	125.81	127.13	128.49
Less: Current Liabilities	26.65	27.29	27.99	26.65	27.29	27.99
Working Capital	19.63	19.00	18.30	99.15	99.85	100.50

- (c) Subject to above adjustments, the Capital Employed comprising of Net Block of Assets and Working capital works out to ₹ 572.60 lakhs, ₹1501.91 lakhs and ₹1431.19 lakhs for the years 2015-16 to 2017-18, as against the capital employed of ₹1493.08 lakhs, ₹1421.07 lakhs and ₹1348.98 lakhs estimated by the IKBLL for the respective years.

- (xviii) As stated earlier, the assessed capacity of IKBLL is 2 million tonnes. This assessment is relevant for the purpose of assessing the reasonableness of the traffic estimates of IKBLL and to decide on the entitlement of IKBLL for the maximum permissible level of Return on

Capital Employed as per Clause 2.9.10 of the 2005 guidelines. Since the capacity utilization works out to more than 60%, Return on the Capital Employed at the rate of 16% is allowed for the years 2013-14 to 2017-18.

- (xix) (a) Subject to the above discussions, the Cost statement for the IKBLL as a whole, Cost statement for the Captive Cargo handled by IKBLL and Cost statement for the Other Party Cargo handled by IKBLL, have been modified. The modified Cost statements are attached as **Annex-I (a), I (b) and I (c)** respectively. The results disclosed in the Cost statement are summarized below:

(₹ In lakhs)

Sl. No	Particulars	Operating Income				Net Surplus(+)/Deficit(-)				Net Surplus(+)/Deficit(-) as a % of operating Income			Average Surplus/Deficit %
		(Rs. In lakhs)				(Rs. In lakhs)							
		2015-16	2016-17	2017-18	Total	2015-16	2016-17	2017-18	Total	2015-16	2016-17	2017-18	
1	IKBLL as a whole	995.99	995.99	995.99	2987.98	9.03	15.26	20.91	45.21	0.91%	1.53%	2.10%	1.51%
2	Captive Cargo	488.40	488.40	488.40	1465.20	6.92	10.04	12.86	29.81	1.42%	2.05%	2.63%	2.03%
3	Third party cargo	507.59	507.59	507.59	1522.78	2.11	5.23	8.05	15.39	0.42%	1.03%	1.59%	1.01%

- (b) As can be seen from the above table, the IKBLL is in surplus to the tune of only about ₹ 45.21 lakhs during the years 2015-16 to 2017-18, if it operates the facility at the proposed level of tariff. This works out to 1.51% on average basis for the entire three years. In other words, with the levy of the proposed tariff (as slightly modified by us, as discussed earlier), the IKBLL would be in a position to meet its admissible costs and permissible return during the balance period of the current tariff cycle. In view of the cost position, this Authority is inclined to allow levy of the proposed tariff (as slightly modified by us) by IKBLL.
- (c) In this connection, it is recalled that, based on the request made by IKBLL, this Authority vide its Order dated 15 May, 2015 has approved levy of the Scale of Rates as proposed by IKBLL in its proposal of April, 2015 on provisional basis. Subsequently, the IKBLL in its revised proposal of July, 2015 has proposed lower rates as compared to its April, 2015 proposal. As a result, the interim rates levied by IKBLL with effect from May, 2015 is found to be higher than the proposed rates modified by us. A comparative position of the existing interim tariff levied by the IKBLL and the proposed tariff (as slightly modified by us) is given below:

(Rate in ₹ per MT)

Sl. No.	Commodity	Existing interim tariff approved in May 2015		Proposed tariff as modified by us	
		Foreign Cargo	Coastal Cargo	Foreign Cargo	Coastal Cargo
(a)	Other dry bulk	63.30	38.00	48.84	29.30
(b)	Steel and Bagged cargo	78.30	47.00	59.56	35.74
(c)	Timber Logs	78.30	47.00	58.67	35.20

- (d) Given that the IKBLL has agreed to the position that if the final rates approved by this Authority are lower than the provisional rates, the IKBLL will refund the excess collection to the concerned users, the levy of the new proposed tariff approved will come into effect from the effective date of levy of interim tariff by IKBLL. The IKBLL is directed to refund the differential to the concerned users immediately and submit

a Compliance Report to this effect within sixty days from the date of notification of the Order passed, to the Licensor port KPT and to this Authority.

20.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves replacement of the table under Section 3—Cargo handling charges in the existing Scale of Rates of IKBLL, with the following table:

“

Sl. No.	Commodity	Rate in ₹ per tonne	
		Foreign Cargo	Coastal Cargo
(a)	Other dry bulk	48.84	29.30
(b)	Steel and Bagged cargo	59.56	35.74
(c)	Timber Logs	58.67	35.20

”

20.2. The revised Rates at IKBLL will come into effect from the effective date of levy of interim tariff by IKBLL and shall be in force till 31 March, 2018. The approval accorded shall automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

20.3. The IKBLL is advised to refund the differential to the concerned users immediately and submit a Compliance Report to this effect within sixty days from the date of notification of the Order passed, to the Licensor port KPT and to this Authority.

20.4. The tariff of the IKBLL has been fixed on the information furnished by the operator and based on various assumptions made as explained in the analysis. If this Authority at any time during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimations considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, it may require the IKBLL to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to set off fully the advantage accrued on account of such variations in the revised tariff.

20.5. In this regard, the IKBLL is requested to furnish a report of the actual physical and financial performance within 15 days of completion of each quarter of a year in the same format in which the cost statement for the tariff proposals are filed. The report should also be accompanied with the reasons for variation from the estimates relied upon for fixing the tariff in force. If a variation of (+)/(-)20% is observed between the actual and the estimates for two consecutive quarterly period, this Authority may call upon the IKBLL to submit their proposal for an ahead of scheduled review. If the IKBLL fails to file a tariff proposal within the time limit to be stipulated by this Authority, this Authority may proceed *suo motu* to review the tariff.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./143/15/(370)]

Annex-I (a)

IFFCO Kisan Bazaar and Logistics Limited (IKBLL)
Consolidated Cost statement for IKBLL as a whole

(₹ in Lakhs)

Sl. No.	Particulars	Actuals		Estimates at the proposed level of tariff as per proposal dated 17 July, 2015			Estimates at the proposed level of tariff as modified by TAMP		
		2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2015-16	2016-17	2017-18
	Total Traffic (In MMTPA)	0.27	1.20	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00
	(i) Captive Cargo	0.27	1.20	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
	(ii) Third Party Cargo	-	-	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
	-Foreign Cargo	-	-	0.97	0.97	0.97	0.97	0.97	0.97
	-Coastal Cargo	-	-	0.03	0.03	0.03	0.03	0.03	0.03

I	Total Operating Income								
	Cargo handling income	129.26	471.74	486.70	484.60	483.10	488.40	488.40	488.40
	Others		0.04	-	-	-	-	-	-
	Total	129.26	471.78	486.70	484.60	483.10	488.40	488.40	488.40
II	Operating Costs (excluding depreciation)								
	(i) Operating & Direct Labour	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(ii) Maintenance Labour	1.88	20.65	14.82	15.69	16.61	12.37	12.84	13.33
	(iii) Equipment Running Costs *	6.81	15.77	9.33	9.88	10.46	8.19	8.50	8.82
	(iv) Equipment Hire	0.00	0.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00
	(v) Lease Rentals payable	51.49	139.32	94.42	96.68	99.05	70.51	71.38	72.26
	(vi). Custom establishment Charges	4.51	45.16				23.45	24.34	25.27
	(vii) Insurance	2.82	8.01	4.37	4.63	4.90	4.16	4.32	4.48
	(viii) Other expenses	0.00	34.15	1.10	1.16	1.23	1.10	1.14	1.19
	Total (i to viii)	67.51	263.06	324.03	328.05	332.23	319.77	322.52	325.36
III	Depreciation **	72.95	161.10	35.90	35.69	35.69	35.90	35.69	35.69
IV	Operating Surplus/(Deficit) (I)–(II)–(III)	-11.20	47.62	126.77	120.86	115.18	132.73	130.19	127.35
V	Surplus Before Interest and Tax)	-11.20	47.62	126.77	120.86	115.18	132.73	130.19	127.35
VI	Capital Employed (Net)	1687.38	1565.58	1493.08	1421.07	1348.98	1572.60	1501.91	1431.19
VII	Return on Capital Employed	269.98	250.49	119.45	113.69	107.92	125.81	120.15	114.49
VIII	Capacity Utilization	Exceeds 60% utilisation		Exceeds 60% utilisation		Exceeds 60% utilisation		Exceeds 60% utilisation	
IX	RoCE adjusted for capacity utilization	269.98	250.49	119.45	113.69	107.92	125.81	120.15	114.49
X	Net Surplus/(Deficit) (V)–(VIII)	-281.18	-202.88	7.33	7.18	7.26	6.92	10.04	12.86
XI	Net Surplus/(Deficit) as a % of operating income (IX/I in %)			0%	0%	0%	1.42%	2.05%	2.63%
XII	Average						2.03%		

* Power cost and Repairs & Maintenance cost

** Depreciation for the year 2014-15 includes the amount of depreciation towards entire cost of barge jetty and depreciation for the other years excludes depreciation towards cost of barge jetty as suggested by KPT and as confirmed by KBLL.

Annex-I (c)

IFFCO Kisan Bazaar and Logistics Limited (IKBLL)

Cost statement for the Other Party Cargo

(₹ in Lakhs)

[illegible]

IV	Operating Surplus/(Deficit) (I)–(II)–(III)	-	-	123.76	117.96	112.21	127.92	125.38	122.54
V	Surplus Before Interest and Tax)	-	-	123.76	117.96	112.21	127.92	125.38	122.54
VI	Capital Employed (Net)	-	-	1493.08	1421.07	1348.98	1572.60	1501.91	1431.19
VII	Return on Capital Employed	-	-	119.45	113.69	107.92	125.81	120.15	114.49
VII I	Capacity Utilization	-	-	Exceeds 60% utilisation			Exceeds 60% utilisation		
IX	RoCE adjusted for capacity utilization	-	-	119.45	113.69	107.92	125.81	120.15	114.49
X	Net Surplus/(Deficit) (V)–(VIII)	-	-	4.31	4.28	4.29	2.11	5.23	8.05
XI	Net Surplus/(Deficit) as a % of operating income (IX/I in %)	-	-	0%	0%	0%	0.42%	1.03%	1.59%
XII	Average	-	-				1.01%		

* Power cost and Repairs & Maintenance cost

** Depreciation for the year 2014-15 includes the amount of depreciation towards entire cost of barge jetty and depreciation for the other years excludes depreciation towards cost of barge jetty as suggested by KPT and as confirmed by IKBL.